INTERVISTA AD ANTONELLO COLETTA: «2022 STAGIONE CRUCIALE PER HYPERCAR E NUOVA FERRARI GT3»

AUTOSPRINT

n. 1

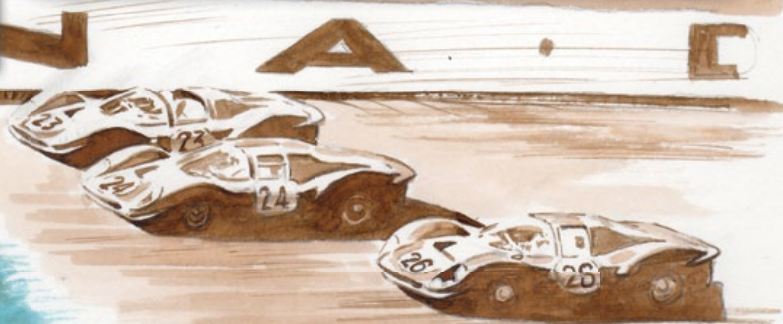
Anno LXI Settimanale,
4-10 gennaio 2022

3,00 Euro
(Italy only)

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

9 770005 174006 20001

Tra gioie in Gran Turismo, leggendarie tradizioni da onorare nelle gare di durata, con la P4 come auto simbolo, e primi passi di sviluppo del programma Hypercar, per la Ferrari a ruote coperte inizia un anno che si annuncia da favola

LA GRANDE BELLEZZA

di Andrea Cordovani

Nella **tradizione** **Rossa** della grande **bellezza**

Con una copertina fortemente evocativa, carica di significati che guarda al passato per rilanciare il futuro, Autosprint inaugura un nuovo anno carico di forti attese. La mano infallibile di Claudio Villa, ancora una volta, ci regala un'immagine di grande effetto. Infallibile artista del fumetto, quando gli abbiamo proposto di disegnare questa cover, non ci ha pensato neanche un secondo. Quella vettura la Ferrari P4 che ora trionfa sulla cover con sullo sfondo il Drake e l'indimenticabile parata a Daytona, era stata il suo sogno di ragazzino. Una vettura quella che ha fatto da rimando anche per il Centro Stile della Ferrari, la musa ispiratrice della nuova Sp3 che è stata presentata alla fine dello scorso novembre. Ma c'è anche un'altra vettura disegnata a Maranello che adesso stuzzica l'immaginazione. È la Hypercar con la quale la Ferrari stessa tornerà a impegnarsi dal 2023 nel Mondiale Endurance e che proprio quest'anno vivrà un anno cruciale. Quello dedicato allo sviluppo. Sarà una vettura con forti richiami al Dna del Cavallino con forme subito impattanti, con chiari rimandi all'unicità del marchio. A cinquant'anni dall'ultima vittoria nel Mondiale Prototipi, la Ferrari vivrà una stagione di preparazione che la vedrà impegnata in una lunga serie di test. La prima uscita della vettura avverrà a giugno sulla pista di casa, quella Fiorano che ora ospita la nuova struttura che si occupa della gestione delle corse a ruote coperte di Maranello. Un vero e proprio fiore all'occhiello per l'azienda, un orgoglio per il presidente John Elkann impegnato in prima persona in questa avventura nella quale ha creduto fin dal primo momento. Da anni Autosprint invocava un impegno così a 360 gradi per la Scuderia come nelle stagioni in cui a Maranello c'era ancora il Drake a muovere i destini del Cavallino. Si apre una pagina nuova, romantica, che profuma di passato e ci lancia in un futuro da nuove prospettive. Quello che state iniziando a sfogliare è un numero da collezione di Autosprint. Uno scatenato Mario Donnini spazia all'interno di Maranello e riporta alla luce storie inedite, capitoli dimenticati che tornano a rivivere all'alba di questa stagione dove germoglia il nuovo sogno a ruote coperte, che stuzzica già l'immaginario collettivo. Una gran bella storia di lunga durata per una Ferrari che si rimette al galoppo, nel solco della grande tradizione. Anzi della grande bellezza!

Elkann, suo nonno e il senso della visione

LA PRESENZA DEL PRESIDENTE DELLA FERRARI AI CASCHI D'ORO DI AUTOSPRINT HA LANCIATO UN SEGNALE GRANDE E PER CERTI VERSI RIVOLUZIONARIO. ANCHE IN CHIAVE ENDURANCE, PER OMAGGIARE, VIVIFICARE E RIFONDARE STORIA E TRADIZIONE DELLA FERRARI E DEL NOSTRO SPORT

Gira, gira, a qualcuno la cover di Autosprint dei Caschi d'Oro con John Elkann presente e premiato alla nostra festa, non è piaciuta. E pazienza. Mica si fanno feste, giornali e copertine per piacere a tutti. Tanto più che gli scontenti son pochi assai, ma chiassosi pure, specie nei social, e con argomentazioni precise.
Diciamo pure queste: la Ferrari in F.1 non vince niente da due anni, quindi perché premiarla?
Di più. I successi nel Wec sono oscuri e riguardano di fatto il Gran Turismo, ossia una sottocategoria, altra e aliena perfino rispetto alla classifica assoluta, quindi tanto rumore per nulla.
John Elkann, poi, non è geneticamente uomo di corse, ergo il suo posto non è la copertina di Autosprint.
Peggio. La Ferrari da anni e anni non è più la Ferrari. Un po' come dire che se Parigi avesse il mare, sarebbe una piccola Bari.
Bene. Riassumiamo. Il Presidente della Ferrari John Elkann arriva a sorpresa alla festa di Autosprint ed è la prima e unica volta nella storia sessantennale della nostra testata che un rappresentante della famiglia Agnelli partecipa ai Caschi d'Oro.
Lo fa con garbo, stile, passione, puro desiderio di condivisione di un afflato per le corse che lui stesso sta acquisendo e coltivando sempre più. Partendo da un retroterra di sportsman che ama i cimenti, le sfide e coloro che si pongono in grado di vincere in modo equo e con merito. Punto.
All'interno di questo suo cammino progressivo di avvicinamento e presa di coscienza del pianeta racing, al centro di gravità, oltre alla F.1, c'è anche l'endurance con il Wec e soprattutto la 24 Ore di Le Mans. La gara feticcio, il palo del tendone del circo delle maratone, che lo vede dar bandiera nella scorsa edizione e che già ospitò suo nonno Gianni Agnelli da elegante mossiere nel lontano 1968, quando la Ferrari era fresca reduce dalla parata di Daytona e dal mondiale P4 vinto contro la Porsche. E la cosa all'Avvocato piacque assai, se è vero che pochi mesi dopo fu annunciata l'entrata ufficiale della Fiat all'interno della Rossa, cambiando la storia d'entrambe e sportivamente quelle di noi tutti appassionati del motore.
E, vedete, queste non sono ciarle da social, ma cultura da corsa, brodo primordiale in cui germoglia e si moltiplica la nostra passione ricollegandosi a sinapsi e radici nobili e certe.

E ORA C'È DA GUARDARE AVANTI CON FIDUCIA
Il Presidente della Ferrari John Elkann e il Responsabile Competizioni Gt Antonello Coletta ricevono il Casco d'Oro per i trionfi iridati della Ferrari nel Wec GT Pro e Am, pregustando l'inizio concreto dell'operazione Hypercar, a testimonianza di una svolta epocale nel mondo dell'endurance

Tanto che per un paio di anni ho scritto in questa rubrica lettere aperte e accorate a Elkann, Coletta e alla dirigenza Ferrari supplicando di pensare a un ritorno in salsa endurance puntando al Wec e a Le Mans, perché quello sarebbe stato l'omaggio grande, il cerchio narrativamente completato e il rito transustanziante di una Ferrari in grado di sublimare le sue origini, carezzare la storia e ritrasformare il metallo in spirito.
Certi mi davano del matto, del sognatore, del perdigiorno nostalgico.
Questi gli argomenti di allora, portati degli stessi che ora storcono il naso per Elkann in cover di Autosprint: «*Ehi, ma scherzi? Elkann è un finanziere, uno che bada ad altro, mica alle corse per duri e puri. Sei un illuso don Chisciotte che butta via pagine, questi non ti daranno mai retta e Le Mans manco sanno dov'è: neanche ti leggono e, se lo fanno, ridono*».
Fantastico. La realtà però prende improvvisamente una piega diversa e il Presidente John Elkann lo scorso anno all'improvviso dà uno degli annunci più tonitruanti, inattesi e sconvolgenti nella storia della Ferrari, del Motorsport e dello Sport in sé: «*Nel 2023 torneremo al mondiale di durata e alla 24 Ore di Le Mans, omaggiando la nostra storia, le nostre radici e anche il centenario della corsa della Sarthe*».
Bingo. Quello che nessuno dei timonieri Ferrari aveva mai avuto né il coraggio né la ventura né lo spirito di fare dal 1973 a oggi, lo realizza John Elkann lasciando il mondo - e non solo delle corse -, a bocca aperta.
E mister JE non si ferma qui, perché ci si mette con passione, dando fuoco alle polveri della sua parte giovane incendiandola con lo stato nascente di un innamoramento quieto e nuovo per un mondo laterale del racing, l'endurance, che gli piace sempre più e nel quale trova empatia e piaceri diversi e non meno intensi, rispetto alla F.1.
Da qui scaturisce lo scoppio di sogno collettivo tale da rendere fiamma la benzina che tutti gli appassionati più duri e puri di corse portavano a spasso da mezzo secolo, inesauditi e inesausti: quella della Ferrari che se n'era andata da Le Mans e dal Mondiale Marche era una ferita, un lutto vedovile che ci lasciava tristi e piangenti. Un dolore sordo, un senso di mancanza tale da far nascere in tutti una specie di profezia liberatoria. Un giorno la Ferrari avrebbe sorpreso tutti. Sì, sarebbe riapparsa a Le

Mans, a Daytona e a Sebring, per vincere. Come la leggenda azteca del dio Quetzalcoatl che un brutto dì lasciò soli e tristi i devoti prendendo il mare e dicendo che prima o poi sarebbe tornato.
Ecco come stanno le cose. Poi se grande e immenso è il senso di visione di Elkann o grande e immensa è soprattutto la nostra passione per farci pensare e sentire questo, non lo so. Comincio a chiedermelo e nei mesi e negli anni a venire avremo tante belle risposte; però il senso di tutto, the bigger picture, come dicono gli anglosassoni, ossia la realtà vista dall'elicottero rispetto alle cavolate sparate sui social pensando in piccolo, è proprio questa.
John Elkann nobilita deliziosamente la festa dei sessant'anni di Autosprint con una presenza ricca di stile, di classe e di cultura del nostro Sport e per lo Sport. Lo fa presentandosi con Antonello Coletta, uomo forte dell'impegno in Gran Turismo e anche formidabile e appassionato volano, fondamentale per il lancio della sfida Hypercar in chiave 2023, insieme ad Amato Ferrari di AF Corse.
E le categorie GT in salsa Pro e Am non sono oscuri gironi purgatoriali in cui vivere una finta rivincita dalle delusioni della F.1, ma trampolini nobili e alternativi, momenti forti, precondizioni decisive, utili ad affilare le armi e a rinverdire il mito Rosso, in attesa di sfide ancor più esaltanti e dalla risonanza globale cataclismatica.
Vedete, poco tempo fa ho narrato proprio su Autosprint la storia della Porsche 935 Baby, che corre nel

1977 per non più di quattro mesi in una sottocategoria del Gruppo 5. Vettura mitica, amata, iconica, eppure ha gareggiato una manciatina di gare nella classe 1500 Silhouette e poi s'è ritirata, incistandosi sfavillante e ammirata al museo di Stoccarda, da allora stra-adorata. Sapete perché?
Perché i tedeschi sanno vendere e custodire bene le loro vittorie, gonfiando a volte trionfetti rendendoli miracoli.
Noi italiani no. Noi sputiamo su tutto e tutti, quasi sempre controvento, inondando puntuali noi stessi di rabbiette inutili e distruttive, oltre che ineleganti. Se i tedeschi avessero avuto i trionfi pluriennali e globali della Ferrari 488, di Coletta, di Amato e di AF Corse, avrebbero dedicato un museo a tutti loro, con Elkann con la spada de foco su un monumento equestre.
Altri, qui in Italia, no. Mischiano tutto. Non capiscono i segnali. Non realizzano.
Non considerano che John Elkann alla festa di Autosprint si fa fotografare col Casco d'Oro insieme ad Antonello Coletta e parla solo di endurance, lanciando un segnale chiarissimo e, per certi versi, rivoluzionario. Roba che fino a poco tempo fa avrebbe fatto venire l'orticaria ai padroni della F.1 e un po' gli sarà anche venuta, magari. E soprattutto il Presidente della Ferrari dimostra che per lui i Gp restano al top, la Rossa di Binotto ha fiducia ma in quel contesto nulla da dichiarare: le cose da dire sono già state dette tempo fa, dando appuntamento al 2022 per le risposte sul campo.
Questo è il significato profondo, magico, bello e invitante di ciò che è successo alla festa dei Caschi di Autosprint, con John Elkann che parla di Hypercar, Le Mans, Mondiale di durata con negli occhi la stessa luce del nonno Gianni Agnelli quando con un colpo di bandiera fece urlare il mucchio selvaggio dei bolidi a Le Mans '68.
Questo è il senso di tutto e a gustarlo sono invitati anche coloro che fino a oggi non l'avevano capito. Ed è stato bello partire da una polemica altrui, qui e ora, rispondendo non con una polemica di segno opposto, ma con l'unificante poesia delle corse.
Autosprint aveva sette anni, in quel 28 settembre 1968 a Le Mans, John Elkann sarebbe nato sette anni e otto mesi dopo. Ora siamo tutti qui, uniti da una sera speciale e da tutto ciò che verrà, a vivere questa nuova ode allo Sport, LA GRANDE BELLEZZA, che magicamente si ripete. ●

QUELLA LE MANS CON L'AVVOCATO
Le Mans 1968, la gara si corre in settembre, spostata per le agitazioni del Maggio Francese, e come mossiere vanta la presenza di Gianni Agnelli: sarà la penultima volta della spettacolare partenza a piedi. Dal 1970 si cambia, così come per la Ferrari è quello il primo anno pieno di presenza Fiat: evidentemente all'Avvocato l'atmosfera alla Sarthe era piaciuta. Cinquantatré anni dopo toccherà a John Elkann in veste di Presidente della Ferrari dare il via alla maratona e anche lui si distingue per ciò che fa succedere di seguito, con i trionfi Wec in GT e soprattutto col via concreto all'entusiasmante programma Hypercar che riporterà il Cavallino Rampante nel mondiale di durata. Ovvero alle origini del mito Rosso. A destra, John Elkann col nonno Gianni Agnelli: un nuovo destino li riunisce nello scrivere pagine di storia dello stesso magico libro

ROSSA IN SALSA ENDURANCE

Hyperman all'attacco

LA PAROLA AD ANTONELLO COLETTA, UOMO FORTE DELLA FERRARI REDUCE DAI SUCCESSI TORRENZIALI NEL WEC E ANCHE IL TIMONIERE VERSO L'ENTUSIASMANTE OPERAZIONE HYPERCAR E LA REALIZZAZIONE DELLA GT3

di Andrea Cordovani

IL 2022 VA VISSUTO CON LA PIENA CONSAPEVOLEZZA DI TROVARSI DI FRONTE UN'ANNATA DIFFICILE E IMPORTANTE IN CUI GETTARE BENE LE BASI IN VISTA DELLE FUTURE SFIDE IN PISTA

ANTONELLO COLETTA

FIORANO - C'è la quiete prima della tempesta a Fiorano. Dopo la stagione più vincente di sempre della Ferrari in endurance, il tempo delle feste e delle celebrazioni è giunto al capolinea. Il 2022 è anno cruciale per le corse a ruote coperte del Cavallino. La rampa di lancio verso un futuro destinato a lasciare una traccia indelebile. *«Sarà una stagione difficilissima. Questo lo ripeto, come un mantra, tutti i giorni»*. Già proiettato verso un'annata clamorosamente tosta, Antonello Coletta racconta ad Autosprint i piani d'azione di Maranello nelle sfide di lunga durata. E con orgoglio sottolinea: *«La Ferrari è impegnata in maniera profonda e questo mi fa piacere metterlo in evidenza. Ormai questa è un'attività centrale dell'azienda ed è così da qualche anno»*.

- Il 2021 è stato un anno incredibile per il Cavallino che ha lasciato un'impronta gigantesca nel mondiale in GT con una 488 che ha raccolto vittorie ovunque. Cosa si aspetta dal 2022?

«Uscendo da una stagione come quella appena conclusa non possiamo accontentarci ma cercare di mantenere lo stesso livello. Di conseguenza dobbiamo andare alle gare per vincerle. La Ferrari non ha un altro obiettivo. Quando si presenta al via deve andare per ottenere il massimo. Quindi dobbiamo affrontare la stagione con questa idea e non sarà facilissimo perché ovviamente, mentre noi vincevamo quest'anno i nostri avversari avranno fatto il massimo possibile per renderci la vita complicata in ottica 2022. Per contro la nostra 488 avrà un anno in più e non può essere infinita, però speriamo di essere riusciti a trovare ancora qualcosina per chiudere in bellezza. Ma questa è solo una parte della questione perché in tutto questo contesto si inseriscono i test per lo sviluppo sia della nuova GT3 che della Hypercar. Di lavoro ce ne sarà tanto, gli impegni saranno incredibili. Continueremo a girare da un circuito all'altro perché ci saranno prove e gare. Tutti siamo consapevoli di questo. È una grandissima sfida ma è anche una fantastica opportunità per far vedere che tutto quello che abbiamo vinto fino ad adesso ce lo siamo meritato».

- Beh non c'è che dire. Un anno sotto pressione...

«La pressione c'è sempre. Una sana pressione ci deve essere sempre. È evidente che sul fronte della nuova Hypercar c'è un'attesa pazzesca. Sarei sciocco a dire che non c'è pressione. Ma questa deve essere gestita e non bisogna farsi schiacciare. Bisogna fare tutto al meglio per riuscire a fare quello che chiede la nostra azienda: essere sempre al vertice. Per farlo dobbiamo essere dei leader, impegnarci al massimo in ogni occasione e combattere per vincere».

- Quanto è curioso di vedere tradotta nella realtà l'evoluzione di tutti i programmi che sono in campo?

«La curiosità è tantissima. E c'è tanta voglia di vedere la macchina in pista per capire subito chiaramente se abbiamo fatto un buon lavoro. Ci sarà sicuramente qualcosa da affinare anche se è evidente che tutto questo resterà sospeso fino al giorno della prima gara, perché è sempre così. Quando si entra in una categoria nuova, con regolamenti nuovi, tanti Costruttori che arrivano tutti nello stesso momento, conosceremo il nostro livello e quello degli altri finché non ci troveremo lì tutti assieme il pri-

mo giorno. Questa è una grandissima incognita ma anche la ragione che ci sta spingendo poi ad alzare sempre più l'asticella del progetto, spostando i target sempre più avanti e poi vedremo dove saremo. Il primo anno sarà subito complicatissimo anche perché inevitabilmente si apriranno i temi della competitività e dell'affidabilità. Ferrari, con Toyota e Peugeot, ha scelto la strada più difficile: competeremo nella LMH che significa costruire la vettura tutta in casa con elementi in più come le quattro ruote motrici, componenti che debbono essere messi a punto e che possono generare problemi di affidabilità: il compito è un po' più complesso. Lo abbiamo scelto noi e non possiamo certo lamentarci di questo. Riteniamo Ferrari un Costruttore che deve fare tutto dalla A alla Z e non potevamo competere in qualcosa dove non siamo progettisti. Questo è sempre stato un punto fermo e lo abbiamo mantenuto. È chiaro che è più difficile. Ma questa è la sfida».

- A che punto siamo con i progetti?

«La nuova GT3 è ormai quasi disegnata definitivamente. Speriamo di andare in pista a primavera mentre con l'Hypercar inizieremo i test un po' più tardi. Anche la Hypercar è già stata disegnata. È chiaro che vorremmo fare il prototipo più bello di tutti e che sia riconducibile alla Ferrari così da essere riconoscibile al primo impatto perché riporta allo stile del Cavallino. Non è un caso che i nostri colleghi del Centro Stile siano coinvolti nel progetto».

> È CHIARO CHE CON L'HYPERCAR VORREMMO DARE VITA AL PROTOTIPO PIÙ BELLO DI TUTTI E NON È UN CASO CHE SIANO STATI COINVOLTI NEL PROGETTO ANCHE I COLLEGHI DEL CENTRO STILE
>
> ANTONELLO COLETTA

- Si ma come sarà la prima Hypercar del Cavallino per il Mondiale Endurance?

«Posso dire che è molto bella. A me piace. Siamo partiti da uno stile molto avveniristico che poi è stato affinato perché giustamente ci sono i regolamenti che determinano certe forme, c'è una galleria del vento che definisce che queste forme e le affina in un certo modo però si cerca di mantenere anche lo stile. Sono convinto che verrà una macchina molto bella, molto elegante, che non farà rimpiangere i prodotti del passato. L'impegno ufficiale della Ferrari con una Hypercar nel Mondiale Endurance è un grande richiamo. Questo va riconosciuto a quest'azienda che ha una capacità di attrazione che nessun altro possiede. Nel frattempo vediamo che i nostri competitor stanno facendo esercizi di stile molto aggressivi ma io credo che lo stile definitivo di tutti quanti sarà dettato dalla competitività solo alla prima gara. Non mi fido neanche delle immagini che sono state messe in circolazione. Le macchine vere le vedremo soltanto alla prima corsa».

- Altro tema caldo. Quando avremo la composizione completa dei due equipaggi che faranno parte della Ferrari nel Mondiale Endurance 2023?

«Per quando riguarda la scelta dei piloti, come ho detto più volte cominciamo per prima cosa a guardare in casa nostra. Abbiamo degli ottimi piloti e quindi inizieremo a fare i test sulla nuova vettura con i nostri piloti ufficiali. Abbiamo un parterre di piloti in generale che credo non sia secondo

ESEMPIO DA SEGUIRE
I trionfi 2021 della Ferrari 488 Gte nel Wec diventano adesso stimolo a confermarsi nel 2022 e anche ispirazione per i futuri cimenti in Hypercar e Gt3 in chiave 2023

a nessuno. Non nascondo che ci farebbe piacere di avere quanti più italiani possibile anche perché siamo molto nazionalisti. Purtroppo nell'automobilismo non abbiamo molti rappresentanti al vertice ma nella storia dell'endurance Ferrari ha sempre vinto con piloti italiani e vorremmo continuare su questa strada. Se vedremo che dovremo rinforzarci lo faremo: ma prima di tutto si guarda a quello che si ha».

- E della nuova GT3 che cosa può anticipare?

«Anche per quanto riguarda la nuova GT3 si cerca di rendere più sportivo possibile il modello stradale in termini di stile. E l'eredità che avrà questa macchina sarà bella pesante visti i risultati ottenuti con la 488. Sarà qualcosa di molto difficile, ma il bello è questo».

- Quando uscirete allo scoperto?

«I primi test sulla Hypercar e sulla nuova GT3 saranno effettuati a Fiorano. Con la Hypercar saremmo in pista verso giugno con la GT3 a marzo. Questo è il ruolino di marcia anche se noi speriamo di anticipare tutto ma sarà difficile. L'estate si preannuncia bella ricca di lavoro, senza dimenticare che Le Mans torna a metà giugno. Adesso i nostri piloti sono impegnati costantemente sia sul fronte GT3-GTE attuale e GT3-Hypercar del futuro. Stanno lavorando tantissimo». L'asticella si alza sempre di più, il Cavallino ha voglia di rimettersi subito al galoppo. ●

Una **Hypercar** ricca di Red Dna

SARÀ IL SIMBOLO BELLO DELL'IDENTITÀ GENETICA FERRARISTA

Ma che forme avrà la nuova Ferrari Hypercar? Quali richiami al passato e quali connessioni con il futuro si porterà in dote l'attesissima Rossa che dal 2023 vuole dare la scalata alla classifica assoluta del Mondiale Endurance? È un gran bel rebus che crea attesa e stuzzica la fantasia. Linee, colore, sigla, numeri, livrea non hanno ancora una versione definitiva. L'unica cosa certa: sarà una vettura che richiamerà subito al Dna del Cavallino. Si dice che la visione frontale della Hypercar di Maranello sarà quella più impattante, un biglietto da visita inequivocabile con rimandi allo stile straordinario e unico della Ferrari. La vettura inizierà i primi test nel prossimo mese di giugno. Fiorano ospiterà la prima uscita e poi scatterà una lunga serie di test per affinare la vettura e svilupparla in vista del debutto nel Wec 2023, a cinquant'anni esatti dall'ultima partecipazione della Scuderia al Mondiale Endurance con una vettura da assoluto. Nel frattempo non resta che lavorare con l'immaginazione in attesa che vengono svelate forme e sostanza della vettura che segna una svolta e lancia un messaggio chiaro e inequivocabile per il futuro. ●

Ferrari col circo endurance a tre piste

DA UNA PARTE SI LAVORA ALLE REALIZZAZIONE DELLA GT3 E DELLA VETTURA HYPERCAR, MENTRE SI CONTINUA A SVILUPPARE LA GLORIOSA 488 GTE, PER CHIUDERE IN BELLEZZA LA SUA EPOPEA

di Diego Fundarò

VOGLIA DI CHIUDERE BENE UN CICLO IMPORTANTE

Le Ferrari 488 GTE dell'AF Corse affilano le armi per tornare in pista verso un ultimo, glorioso hurrà targato 2022. Nel frattempo però a Maranello si lavora anche in chiave 2023 per il nuovo che avanza...

È **un inverno** particolarmente caldo quello che si sta vivendo nella nuova sede di Ferrari Attività Sportive GT all'interno della pista di Fiorano. Il gruppo di lavoro guidato da Ferdinando Cannizzo, a capo della direzione tecnica di progettazione e sviluppo, è infatti suddiviso su ben tre fronti in vista della stagione 2022: due particolarmente importanti in prospettiva 2023, quali la progettazione e costruzione delle nuove Hypercar e GT3, ed uno non meno rilevante, come il definitivo affinamento della 488 GTE, ormai arrivata al settimo anno di presenza in pista e attesa al passo d'addio proprio al termine di questa stagione.

GTE-Pro: la 488 vuole chiudere in bellezza

Di questi tre programmi, paradossalmente il più complesso sembra proprio quest'ultimo: migliorare ulteriormente una vettura che ha ormai raggiunto il massimo dello sviluppo è davvero un'impresa, visto che la Ferrari 488 non è solo la GT del Cavallino che, contando sia sulla versione GTE che sulla GT3, ha raggiunto il più alto numero di vittorie in pista, ma anche quella che ha dato le maggiori soddisfazioni in termini commerciali, con dati di vendita mai raggiunti in precedenza. Detto ciò, il 2022 vedrà gli uomini guidati da Antonello Coletta nuovamente impegnati nel confermarsi al top in GTE-Pro, con la 488 a caccia del tris di successi sia alla maratona della Sarthe che dei titoli iridati, dopo quelli del 2017 e 2021. Il lavoro sarà ancora una volta concentrato su dettagli fondamentali quali la gestione delle gomme e l'affinamento delle strategie, aspetti risultati cruciali nella sfida che ha visto Ferrari prevalere su Porsche nel duello che ha animato fino all'ultimo la stagione WEC appena conclusa, nel tanto discusso finale della 8 Ore del Bahrain che ha consegnato i titoli piloti e marche al Cavallino. Proprio nel momento decisivo gli uomini di AF Corse hanno infatti ancora una volta dimostrato una maggiore lucidità nella gestione della gara, che ha consentito a Pier Guidi di arrivare al momento chiave con gomme nuove al posteriore grazie al fondamentale doppio stint di Calado, chiuso a metà gara sulle stesse coperture. Una mossa che ha spiazzato Porsche, costretta invece nel finale a mandare in pista Christensen con quattro gomme usate ed a porlo in una condizione di evidente svantaggio prestazionale nei confronti di Pier Guidi e quindi vulnerabile all'attacco del pilota italiano. Un finale amaro e mal digerito dalla Casa di Stoccarda, che ha anche portato al taglio di un deludente Jani, con Christensen che sarà riproposto nel ruolo di titolare al fianco di Estre sulla 911 Rsr #92 a formare nuovamente la coppia vincente nel 2019 e lo svizzero retrocesso al ruolo di pilota di riserva in Formula E.

Se da un lato Porsche avrà fame di rivincita, da un'altro ci sarà da tenere in forte considerazione anche l'ingresso full time di Corvette, per la prima volta impegnata ufficialmente nell'intera stagione WEC con una C8.R affidata agli ottimi Nick Tandy e Tommy Milner.

La competitività della GT americana è emersa evidente alla scorsa 24 Ore di Le Mans e le ambizioni sono alte, come ha tenuto a sottolineare il vice presidente di Chevrolet Jim Campell in fase di presentazione dei programmi. Non mancheranno quindi sia gli avversari che le difficoltà per il Cavallino nell'affrontare la nuova stagione WEC: le vittorie di classe a Le Mans sono ora a quota 29, fare cifra tonda già non suonerebbe male, ripetere la doppietta dello scorso anno in PRO e Am sarebbe un autentico colpaccio.

GLORIOSA BELVA ROSSA
La Ferrari 488 GTE sarà ricordata come una delle Rosse più vincenti, capace di animare da protagonista per anni e anni la sua epoca e la sua categoria, facendo addirittura scoccare, grazie ai suoi trionfi, la scintilla del salto di qualità in chiave Hypercar

GT3: nuova sfida, nuovo partner
Con l'addio alla categoria GTE, a fine anno si aprirà una nuova frontiera nel Gran Turismo, con la GT3 categoria di riferimento anche nel WEC. Creata nel 2006 per merito del vulcanico Stephane Ratel, la GT3 abbandonerà dunque lo status di piattaforma pensata per team clienti per diventare a tutti gli effetti PRO, non solo dal punto di vista dei piloti, ma anche da quello delle squadre, che diventeranno a pieno titolo ufficiali: «*La GT3 ha tutte le caratteristiche per diventare di riferimento* - ha infatti sottolineato Antonello Coletta proprio dal palco dei Caschi d'Oro - *con tanti costruttori impegnati ha la grande chance di diventare trasversale, perché con la stessa vettura si potrà avere la possibilità di correre in qualsiasi campionato, semplicemente adeguandola ai regolamenti di ogni specifico organizzatore. Questa ha tutta l'idea di rivelarsi una formula vincente,*

a cui noi crediamo fermamente*». Ferrari ha dunque raccolto la sfida a tal punto da avviare il progetto di una nuova GT3 e di affidarne assemblaggio e servizio post vendita ad un partner d'eccezione come ORECA, da decenni presente nel mondo dell'endurance ed in possesso di una tecnologia tale da sbaragliare la concorrenza di Dallara, Ligier e Riley-Multimatic nella LmP2, categoria resa di fatto un proprio monomarca nell'ultimo quinquennio. Le GT3 del Cavallino saranno dunque assemblate a Signes, appena fuori dal circuito del Paul Ricard ed anche questo rappresenterà un grande vantaggio, visto che le vetture avranno la possibilità di essere subito testate in pista. Della vettura a oggi è ancora trapelato poco: il nome è ancora stato tenuto nascosto ma si sa che il primo esemplare dovrebbe scendere per la prima volta in pista a Fiorano entro marzo, per poi iniziarne la produzione nel corso dell'anno, proprio nel sud della Francia.

Le Mans Hypercar: in pista entro l'inizio dell'estate

Se, come abbiamo detto sopra, della nuova GT3 si sa davvero poco, ancora meno si conosce della LMH che tra un anno si avvierà alla sfida più esaltate raccolta dal Cavallino negli ultimi cinquant'anni: l'assalto alla vittoria assoluta alla 24 Ore di Le Mans. Siamo infatti esattamente a metà tra l'annuncio ufficiale, avvenuto nel febbraio dello scorso anno, e il vero e proprio debutto in gara, che con grandi probabilità avverrà nella primavera del prossimo. Questa è la fase dove sono già iniziate le prime prove al simulatore, con programmi dedicati e applicati a quello della GT; di pari passo stanno proseguendo lo studio delle ergonomie e il design del futuro prototipo, di cui si stanno definendo le forme su modelli in scala. A fine novembre alle Finali Mondiali abbiamo avuto la possibilità di raccogliere qualche impressione da James Calado ed il pilota inglese, pur senza rivelare alcun dettaglio tecnico o significativo della vettura, si è detto particolarmente eccitato da questa fase del programma, dove ogni giorno si aggiunge un nuovo tassello a creare un mosaico sempre più definito. I prossimi sei mesi saranno dunque cruciali nella progettazione e costruzione della vettura, che per voce di Coletta dovrebbe muovere i primi passi a Fiorano entro giugno/luglio. Per quella data dovrebbero essere resi noti anche i nomi dei sei piloti che la porteranno in pista nel 2023 ed anche su questo fronte la scelta definitiva suscita grande attesa e curiosità. In un nostro personale pronostico, ci sentiamo di puntare forte sui nomi di Alessandro Pier Guidi e di James Calado, che posizioniamo in una virtuale prima fila grazie ai risultati ottenuti in pista nelle ultime stagione ed al ruolo di leadership che si sono guadagnati. Ci sentiamo di dare ottime possibilità anche a Nicklas Nielsen e Alessio Rovera, letteralmente esplosi nel 2021 e non a caso quest'anno impegnati con AF Corse assieme a Perrodo a fare esperienza nel WEC con un prototipo Oreca LmP2. Gli ultimi due nomi potrebbero poi uscire dal trio Fuoco-Giovinazzi-Molina, piloti di sicuro valore già nell'orbita di Ferrari Competizioni GT, all'insegna di quella continuità tante volte evocata proprio da Antonello Coletta.
Con tre programmi così ambiziosi da portare avanti, l'unica cosa certa per Ferrari Competizioni GT è che se l'inverno sarà caldo, la primavera lo sarà ancora di più. L'attesa di vedere la nuova Ferrari Hypercar cresce e le aspettative aumentano per quello che sarà il prototipo destinato a portare a dieci il numero di vittorie assolute alla 24 Ore di Le Mans. Il 1965 è troppo lontano, la storia deve essere riscritta. ●

Ferrari 1972
ultimo hurrà endurance

LA STAGIONE MEMORABILE DELLA 312 PB PORTA IL TREDICESIMO TITOLO MONDIALE VINTO NELLE GARE DI DURATA SU VENTI FIN LÌ DISPUTATI. E PER LA ROSSA L'APOTEOSI PRELUDE AL COMMIATO

di Dario Lucchese

Nei primi anni Settanta il Campionato Mondiale Marche rappresenta l'ideale terreno di confronto tra i più grandi costruttori automobilistici. Nel 1972 la Ferrari riesce ad aggiudicarsi il titolo, che è anche l'ultimo conquistato nella stessa serie. Sono trascorsi esattamente 50 anni da quella che è stata una stagione letteralmente dominata dalla 312 PB, ricca di aneddoti, curiosità e retroscena. Una stagione segnata da dieci vittorie, che poi diventano 12 considerando quelle ottenute a Imola e Kyalami nelle due gare non valide per la serie iridata. Ma facciamo un passo indietro nel tempo, tornando al 1970. La Ferrari, conoscendo il potenziale delle rivali Porsche 908 Mk3, pensa di contrastarne l'egemonia alla Targa Florio con la 212 Montagna, che aveva un 12 cilindri boxer e sulla quale si ipotizza di adottare il motore 3 litri della Formula Uno. Poi però non se ne fa più nulla (su Autosprint esce un articolo con il titolo Il Fantasma delle Madonie), anche se il progetto viene portato avanti. Così all'inizio del 1971 la 312 P o PB per identificarne la motorizzazione, esordisce a Buenos Aires. È un debutto dai risvolti tragici, con l'assurdo incidente in cui perde la vita Ignazio Giunti. La Ferrari prosegue la stagione con una sola macchina, vuoi perché l'esemplare guidato dal pilota romano era andato distrutto e probabilmente anche per una scelta precisa e ponderata. La vettura si rivela velocissima ma a volte anche inaffidabile, quando non ci si mette di mezzo persino la sfortuna. Gli uomini della Casa di Maranello e lo stesso Enzo Ferrari sapevano che quell'anno era un investimento per il '72, quando sarebbe cambiato il regolamento venendo abolite le Sport 5 litri a favore delle barchette 3 litri realizzabili anche in esemplare unico.

DOMINATRICE ASSOLUTA

La Ferrari 312 PB fin da subito mostra di essere la vera, unica e totale protagonista della stagione. All'interno della stagione l'unico vero piatto ricco lasciato ai rivali sarà la 24 Ore di Le Mans, che verrà assaltata, con sfortuna e molti meriti, peraltro, l'anno dopo, ovvero l'ultimo della Rossa da ufficiale tra i prototipi dell'endurance

Un nuovo regolamento che avrebbe dovuto favorire tutti perché quel tipo di propulsore lo avevano anche Lola, Matra, Alfa Romeo e Porsche. Queste ultime però si confermano troppo pesanti. Matra si concentra invece sulla 24 Ore di Le Mans: per la scuderia francese sul circuito de La Sarthe arriva la vittoria con Graham Hill e Henri Pescarolo, ma al termine di un'edizione disertata dalla Ferrari. La Lola, con il team di Jo Bonnier, decide di utilizzare un Cosworth V8, ma non raggiunge un livello di competitività adeguati. L'Alfa Romeo, che veniva da un 1971 straordinario in cui aveva vinto tutto, viene decisamente penalizzata dal motore troppo pesante e dai consumi eccessivi (quando l'ingegner Carlo Chiti decide di realizzare il 12 cilindri boxer si è perso ormai del tempo prezioso).

La Ferrari rimane dunque la regina di quel 1972. Una stagione programmata alla perfezione. Si dice che la Fiat avesse puntato più sul Mondiale Marche che sulla Formula Uno, perché si riteneva più importante la vittoria delle vetture Sport nella ricaduta sul prodotto di serie. Vengono allestiti sei telai nuovi; tre da portare in gara a rotazione con gli altri tre precedentemente condotti in revisione. L'organigramma stesso è di primo piano, con il campione europeo della montagna Peter Shetty nel ruolo di direttore sportivo e Giacomo Caliri in veste di direttore tecnico. Il dream team dei piloti non è da meno. Ad alternarsi al volante con Jacky Ickx ci sono in alcune gare Clay Regazzoni e in altre Mario Andretti che, quando presente, fa aggiungere due bandiere americane alla caratteristica livrea rossa con una

riga gialla. Sull'altra 312 PB (quella con la riga gialla bordata di blu) ci sono invece Ronnie Peterson e Tim Schenken. Sulla terza macchina si danno infine il cambio Arturo Merzario e Brian Redman (riga verde). In cinque occasioni la Ferrari si aggiudica il primo e secondo posto. Andretti e Ickx si impongono consecutivamente nella 6 Ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring e poi nella 1000 Km di Brands Hatch e a Watkins Glen. Con Regazzoni il belga trionfa anche a Monza. Peterson e Schenken centrano il successo nella prima gara di Buenos Aires e al Nürburgring. Merzario e Redman vincono invece a Spa. Ma le due affermazioni più eclatanti sono la Targa Florio e la 1000 Km di Zeltweg. Per la gara siciliana l'Alfa Romeo, che aveva saltato le due precedenti tappe per presentarsi in gran forze, schiera ben quattro 33TT3 e piloti di innegabile valore. Su pressione degli organizzatori la Ferrari decide a stento di esserci, più per onor di firma, avendo già ipotecato il titolo. Così schiera una sola 312 PB per Merzario, che in questa circostanza si dà il cambio con Sandro Munari. A dirigere l'orchestra non c'è il solito Schetty ma Cesare Fiorio. Insomma, una sorta di partecipazione semiufficiale. Merzario, nonostante le non perfette condizioni fisiche, si rende tuttavia autore di un autentico capolavoro e nello sprint finale ha la meglio di 16"9 sull'Alfa guidata da Helmut Marko e divisa con Nanni Galli. La vittoria di Merzario e Munari, assicura matematicamente il titolo Mondiale alla Ferrari. Memorabile anche l'ultima gara europea che si disputa in Austria, dove la Casa di Maranello decide di mandare quattro vetture. E sul circuito della Stiria cala il suo poker, con Ickx e Redman a segno davanti alla vettura su cui sono chiamati ad alternarsi Carlos Pace e lo stesso Marko. Peterson e Schenken chiudono terzi, seguiti da Merzario e Munari. Cala il sipario praticamente su un'era straordinaria. L'anno seguente sarà infatti di ben altro tono. Diversi i fattori che influiscono negativamente sul 1973. La scelta di cambiare fornitura di pneumatici passando da Firestone a Goodyear, finisce per creare non pochi problemi sul setup. Peterson firma con la Lotus e Colin Chapman non concede allo svedese la liberatoria per proseguire il suo impegno con la Ferrari (di contro viene assunto in pianta stabile Pace, mentre arriva il giovane Carlos Reutemann). Esplode la crisi energetica e la partecipazione viene limitata a due vetture. Cambia il direttore tecnico, con Sandro Colombo ad assumerne il ruolo. La salute di Enzo Ferrari in quel periodo è piuttosto cagionevole. Infine risorge la Matra, che vince ancora a Le Mans con Pescarolo e Gérard Larousse, dopo una furiosa battaglia con la Ferrari, in testa fino a un'ora e mezza dall'arrivo e seconda alla fine con Merzario e Pace. Una fotografia emblematica, quest'ultima, dell'esito del campionato. La Ferrari si rivela più costante, conclude con un maggior numero di punti, ma per il gioco degli scarti (su cui influirà l'annullamento della 1000 Km di Buenos Aires per il colpo di stato argentino) deve cedere la corona. L'ultima vittoria ufficiale della 312 PB si celebra al Nürburgring, ancora con Ickx e Redman. Dal 1974 tutti gli sforzi della Casa di Maranello si concentreranno sulla Formula Uno con l'accoppiata dirigenziale formata da Luca Cordero di Montezemolo e Mauro Forghieri.

Dal 1971 al 1973 sono state realizzate tre specifiche di telaio della Ferrari 312 PB, ogni anno reso sempre più lungo. Il progetto di base è rimasto comunque lo stesso, mentre l'aerodinamica è cambiata radicalmente nel passaggio dal 1972 al '73, quando dal muso convesso si passò a quello concavo. Il motore era un boxer 12 cilindri contrapposti di 2.991cc ed era in grado di erogare una potenza di 450 Cv a 11.000 giri/minuto. Un propulsore che derivava da quello della 312 B di Formula Uno, con distribuzione bialbero e quattro valvole per cilindro. Il cambio era a cinque marce ed il peso approssimativamente si attestava sui 650 kg. Nel '72 il passo vettura era di 222 cm. ●

UN 1972 CON BEN DIECI TRIONFI IRIDATI

Il 1972 diventa l'anno davvero perfetto per le Ferrari 312 PB, che portano a casa dieci vittorie in altrettante prove mondiali, più due affermazioni di peso e fuori campionato, a Imola a Kyalami

Daytona
la Rossa più evocativa

LA VOGLIA DI CITARE, IMMORTALARE E SUBLIMARE LA LEGGENDARIA PARATA ALLA 24 ORE 1967 SI ESPRIME NELLA MERAVIGLIOSA SP3, SUPERCAR DAL FASCINO COLTO E TUTTO DA SCOPRIRE

Quale nome può evocare meglio di qualunque altro una Ferrari moderna ispirata dal passato? Daytona. La località degli Stati Uniti che ospita la mitica 24 Ore della Florida. Daytona, dove la Ferrari il 6 febbraio 1967 rifilò il più grande smacco della storia dell'automobilismo alla americana Ford. Vincendo a casa loro quell'estenuante corsa con una tripletta e umiliando il colosso americano con un arrivo in parata sotto la bandiera a scacchi che fece scalpore. Proprio in omaggio a quell'impresa, Ferrari ha deciso di chiamare "Daytona" la propria nuova supercar. La Daytona SP3 è una Ferrari iper-esclusiva, perché sarà realizzata in appena 599 esemplari e del costo di due milioni di euro tondi tondi.
Icona è la gamma di modelli che la Ferrari ha creato nel 2018 per una serie speciale di vetture del Cavallino in tiratura limitatissima. Dove per una volta tanto, al centro del progetto non c'è la raffinata meccanica, da sempre fiore all'occhiello della Ferrari, ma il design estremo. Perché è lo stile

di Alberto Sabbatini

PERPETUARE LA LEGGENDA
La Daytona Sp3 a spasso con prototipi leggendari che riportano alla stagione 1967, alla trionfale parata alla 24 Ore di Daytona e al titolo mondiale di durata vinto a fine annata

che su queste auto deve stupire per prima cosa. E lasciare senza fiato per la bellezza delle forme. La nuova Ferrari Daytona SP3 ha colpito nel segno. Gli inglesi, quando l'hanno vista per la prima volta, hanno reagito con un'esclamazione che non lascia dubbi: speechless. Senza parole.
La Daytona è il terzo modello della gamma Icona dopo le due Monza SP1 e SP2 (una monoposto e l'altra biposto) lanciate nel 2019. Possiede un motore 12 cilindri a V aspirato di 6 litri di cilindrata da 840 cavalli, la più alta potenza in assoluto mai raggiunta da un propulsore del Cavallino senza elettrificazione. È una Ferrari "pura", senza ibrido, senza turbo, con un 12 cilindri che gira ad altissimo regime: 9.500 giri/minuto e possiede un urlo lacerante in accelerazione. Degno dei vecchi tempi delle gare Sport Prototipo degli anni ruggenti. La Daytona non è la banale riedizione moderna di un'auto del passato, come si immaginava quando si erano sparse le prime voci di questo progetto. Invece è un'auto moderna e tecnologicamente avanzatissima, ma con una serie di

soluzioni stilistiche che prendono spunto dalle leggendarie Ferrari da corsa Sport Prototipo degli anni Sessanta. Da qui la sigla SP3 dopo il nome. Quelle Rosse del passato secondo Flavio Manzoni, il direttore del centro Stile Ferrari, possedevano qualità stilistiche impressionanti. *«Nonostante fossero auto da corsa progettate per la pista»*, spiega Manzoni, *«avevano una forma artistica e delle linee sensuali che indubbiamente erano frutto del gusto artistico che è insito nella cultura e nell'amore per l'arte di noi italiani».*

La Daytona SP3 non è un'operazione vintage. Tutt'altro. Ancora Manzoni ammette: *«Non volevo semplicemente fare la riedizione in chiave moderna di un'auto specifica del passato, come poteva essere le Ferrari P4 da corsa che è la più simbolica della nostra storia agonistica di quegli anni. Ho invece voluto realizzare un'auto proiettata dal futuro che fosse però immediatamente identificabile come una Ferrari. La Daytona è un'auto moderna ispirata dal passato. È un distillato del fascino di quelle Ferrari Sport Prototipo degli anni Sessanta che ci hanno emozionato, ma declinata con concetti moderni».*

Osservando certi dettagli della Daytona SP3 si trovano infatti numerosi richiami stilistici a quelle leggendarie Ferrari. La linea morbida e arrotondata ricorda quella delle Dino 206 S o della Ferrari P3 del 1966; la forma arrotondata e sensuale dei parafanghi anteriori è la stessa della leggendaria P4 del 1967 o della 350 Can-Am dello stesso anno. Invece il posto di guida, compatto e incastonato nel corpo vettura, è tipico della 512 S del 1970. Molto originale la coda, formata da una serie di listelli orizzontali nello stesso colore della carrozzeria per alleggerire le forme e nello stesso tempo conferire volume all'auto. Un

design che fa venire in mente la Testarossa stradale del 1984 o la P5 Concept, un prototipo di design realizzato da Fioravanti e mostrato al salone di Ginevra del 1968. Estremamente raffinata la fiancata posteriore, dotata di una sciancratura estrema che nasconde l'alloggiamento di due "camini", due feritoie d'aria per far salire dal fondo fino sopra al cofano il flusso d'aria che finisce sullo spoiler posteriore, che tiene l'auto schiacciata a terra in velocità.
Molto originale anche l'abitacolo, due posti secchi con sedili azzurro elettrico e una soluzione anche qui derivata dalle auto da corsa: i sedili sono fissi e la posizione di guida si adatta regolando la pedaliera che è scorrevole.
La Daytona SP3 è avanzatissima anche dal punto di vista tecnologico. Sotto il cofano sfoggia il motore 12 cilindri a V di 6,5 litri di cilindrata in

L'INCEDERE DELLA LEGGENDA
Una silhouette maestosa, capace di suggerire l'allure della tradizione e anche l'immortale tendenza a guardare avanti, sono le caratteristiche filosofiche prima ancora che tecniche della stupenda Ferrari Daytona Sp3

posizione posteriore centrale, derivato da quello 812 Competizione, ma ulteriormente potenziato. Eroga 840 cavalli. È la più alta potenza in assoluto mai raggiunta da un propulsore del Cavallino non elettrificato. Per raggiungere questo valore il V12 viene fatto girare ad altissimo regime: 9.500 giri/minuto. A quel regime, senza turbo, il rombo del V12 aspirato è esaltato dai tubi di scarico rettangolari che fuoriescono in coda. Le prestazioni per quest'auto che pesa 1485 kg sono mozzafiato: 2"85 nello scatto da 0 a 100 km/h; 7,4 secondi per accelerare fino a 200 km/h da fermo e una velocità massima superiore ai 340 km orari. Per selezionare i 599 privilegiati fra le migliaia di richieste la Ferrari privilegerà chi già possiede un'auto della gamma Icona (la Monza) o i clienti più vicini al marchio che partecipano a raduni e corse organizzate dal Cavallino. ●

Sp3 svelata in tutti i suoi segreti

CITAZIONI AMMALIANTI
Creare una vettura dalle prestazioni brucianti e anche dall'impatto estetico che è un riassunto poetico dell'epopea ruggente della Ferrari: è questo lo spunto filosofico che anima la Ferrari Daytona Sp3, qui ritratta al Mugello. Tale da suscitare l'entusiasmo dell'amministratore delegato del Cavallino Benedetto Vigna e del Senior Vice President direzione e marketing, Enrico Galliera nell'altra pagina

LA FERRARI DAYTONA, OMAGGIANTE L'INDIMENTICABILE PARATA DEL 1967, È UN DISTILLATO DI FASCINO RETRÒ. ECCOLA SPIEGATA NEI DETTAGLI DA FLAVIO MANZONI, CAPO DEL CENTRO STILE DI MARANELLO

di **Alberto Sabbatini**

Se guardando la nuova Ferrari Daytona SP3 vi viene un senso di deja vu, ebbene sappiate che è un effetto voluto. La nuova Rossa è originale, moderna ed avveniristica nelle sue forme. Ma se la esaminate nei dettagli, ogni parte di essa vi ricorderà qualcosa. Il cofano, la fiancata, la coda trasmettono una sensazione di familiarità. Nella nuova Daytona ci sono molte "citazioni" stilistiche, molti dettagli che rimandano ad alcune vetture leggendarie della storia Cavallino. Per dirla con le parole di Flavio Manzoni, il capo del centro Stile di Maranello che assieme al suo gruppo di designer ne ha tracciato le forme, la Daytona SP3 è *«un distillato del fascino delle Ferrari del passato»*. Chi meglio di lui può raccontarcene i particolari più segreti?

- È ispirata a una Ferrari in particolare?

«Assolutamente no. La Daytona SP3 non è la riedizione moderna di una specifica Ferrari. È invece un compendio delle forme e dei codici di stile di tutta quella generazione di Ferrari da corsa Sport Prototipi degli Anni Sessanta che erano di una bellezza incredibile. Raccoglie l'ispirazione che viene dal passato ma è proiettata nel futuro».

- Perché hai preso spunto proprio da quelle auto da corsa?

- **L'abitacolo invece a cosa si richiama?**
«È indubbiamente ispirata a quella della Ferrari 512 S del 1970. Nelle foto dell'epoca la cabina di pilotaggio appariva molto piccola e sembrava incastonata nella carrozzeria, come quella di un jet. Ho voluto ricreare quell'effetto».

- **E come mai questa Daytona non ha il tetto?**
«Anche questo è un richiamo al passato: spesso le Sport Prototipo degli anni Sessanta erano vetture "targa" per risparmiare anche quei pochi preziosi chilogrammi di una lamiera in più ed alleggerire l'auto ed abbassare il baricentro. Abbiamo voluto riproporre la stessa soluzione. Però c'è anche un tettuccio asportabile in fibra di carbonio. E in caso di emergenza, se viene a piovere durante la guida, nel vano anteriore c'è un tettuccio in tela ripiegabile che si monta in pochi istanti».

- **Ci sono anche alcuni dettagli che ricordano la leggendaria P4, vero?**
«Certo. La forma sinuosa dei parafanghi, così possenti, vengono da lì. Dalla P4 del 1967 ma anche dalla P3».

- **E le fiancate?**
«Sono lavorate in due modi: la parte iniziale, dopo la ruota anteriore è completamente piatta. Lì c'è un'analogia con la 312P del 1971, che aveva fianchi piatti simili. Dopo la porta invece no: la fiancata diventa molto sciancrata e si rastrema nel finale. In quel caso assomiglia più alle F.1 di alcuni anni fa con i profili a coca-cola. Ma c'è un motivo tecnico: sopra deve ospitare i radiatori olio, sotto deve far scorrere i flussi d'aria a scopo aerodinamico».

- **E quella coda così particolare?**
«I listelli? Abbiamo voluto creare un effetto monolitico. Infatti le alette orizzontali sono nel colore della carrozzeria apposta per generare volume. Le stesse luci posteriori sono strisce led quasi invisibili da spente e integrate nelle alette. In questo caso c'è un'analogia con due Ferrari del passato: la P5 Concept di Pininfarina presentata a un salone di Ginevra a fine anni Sessanta e la Testa Rossa stradale anni Ottanta». ●

«Perché erano di una bellezza incredibile. Erano degli oggetti d'arte. Quelle Ferrari, pur essendo nate per i circuiti, possedevano una bellezza intrinseca e una qualità stilistica impressionante».

- **L'ispirazione del muso così a cuneo da quale auto viene?**
«Dalla 350 Can-Am del 1967, una spider nata per le corse americane, che aveva un muso molto schiacciato. Però poi l'abbiamo reinterpretato con elementi moderni. Infatti al centro del muso c'è una spaccatura, che ha scopi prettamente aerodinamici. È una sorta di "tasca" per pulire il flusso aerodinamico e tenerlo concentrato. Sulla Ferrari Can-Am del 1967 quella non c'era. Come non c'erano i fari, che qui sono sottilissimi ed hanno una palpebra che li copre come una carenatura. È ad azionamento elettrico e quando si accendono le luci o si dà il lampeggio, la palpebra si solleva e scopre il faro».

NELLE FIANCATE C'È UN'ANALOGIA CON LA 312 P DEL 1971. DOPO LA PORTA, INVECE, SOMIGLIA DI PIÙ ALLE F.1 DI ALCUNI ANNI FA, CON I CLASSICI PROFILI A COCA-COLA

FLAVIO MANZONI

Ferrari P4
la grande bellezza

MITIZZATA PER IL TITOLO MONDIALE VINTO NEL 1967 NELLE GARE DI DURATA E ANCHE PER LE SUE FORME IRRESISTIBILI, RESTA UNA BELVA DA MITO, ISPIRATRICE DI CLONI, OMAGGI E POESIE ROMBANTI

di Mario Donnini

LEGGIADRA E VINCENTE
La Ferrari 330 P4 a vederla in azione, a 55 anni dal suo apice agonistico, regala emozioni estetiche immutate e un senso di assoluta armonia ed equilibrio tra forma e sostanza. In basso, Forghieri e Amon nel 1967

Meravigliosamente bella. Se tutte le auto da corsa sono d'annunzianamente femmine, la Ferrari 330 P4 del 1967 è la più femmina di tutte. Superbamente armoniosa, metallicamente flessuosa, fascinosamente complessa. Capace di cambiare vita e carriera a chiunque l'abbia sfiorata, portandola al massimo. In grado di ridicolizzare la più potente e clamorosa armada mai vista nella storia delle corse, quella Ford, nel lasso di corsa più severo, le 24 ore, e per giunta a casa sua, a Daytona.
Sì, femmina perché spiazzante. La sera del 6 febbraio 1967 sui telegiornali statunitensi i composti annunciatori si schiarirono la voce imbarazzati, recitando più o meno la stessa frase: Davide ha battuto Golia.
Poco importa che poi a Le Mans il gigante ebbe la rivincita. La guerra, piuttosto che la battaglia, fu infine appannaggio della leggiadra P4 che nella classifica finale riservata agli Sport Prototipi oltre 2000 cc ebbe ragione della Porsche con due beffardi e decisivi punti di distacco. Femmina, perché rara e sfuggente. Ne furono costruite solo quattro, con numeri di telaio 0856, 0858, 0860 più la 0846, che è una P3 aggiornata alle specifiche P4. Femmina, perché dal portamento strepitoso e sprezzante. La più gloriosa è quella marchiata 0858, al top a Daytona, laddove al traguardo le Rosse inscenarono sontuosissime una stordente parata, simbolo d'umiliante trionfo. Con due P4 ufficiali al top e una terza, la più datata 330 P3/P4 (ufficialmente designata 412) schierata dalla Nart di Luigi Chinetti, a completare l'apoteosi.
Missili rossi paralleli, affondati nel cuore della corazzata Ford.

Femmina perché pensata da un uomo, Mauro Forghieri, che tanti anni dopo la ama ancora come il primo giorno: *«La P4 nasce da un'idea molto semplice:* - racconta il suo progettista - *battere la Ford. Gli americani stavano progettando l'arma totale, la MkIV, e il tema tecnico era interessante: surclassare i loro motori 7000 cc con un propulsore di 4000 cc. Noi avevamo la P3, ma con un'unità vecchia, monoalbero. Avevamo bisogno almeno di 1000 giri in più di rotazione. Da lì la mia idea di utilizzare per il mondiale marche 1967 il 12 cilindri 3 valvole con cui Scarfiotti aveva vinto il Gp d'Italia F.1 1966. Rispetto alla P3, simile nelle forme, la P4 muta completamente filosofia, perché ha un cambio nuovo, con frizione tra il cambio stesso e il motore, come F.1, e un propulsore maggiorato nella cilindrata e inedito per l'endurance, capace di buona coppia e discreto allungo. In pratica è una macchina da Gran Premio carrozzata»*.

LE MANS 1967 LA SFIDA CON LA FORD

La P4 nel 1967 alla 24 Ore di Le Mans, sopra, prova a contrapporsi alla Ford di Foyt e Gurney, che alla fine vinceranno la corsa. Ecco, a destra, il podio con i due statunitensi e i secondi arrivati Scarfiotti e Parkes, alfieri della Ferrari. In alto, nell'altra pagina, il duello Ford-Ferrari in pieno svolgimento alla Sarthe, a fari accesi

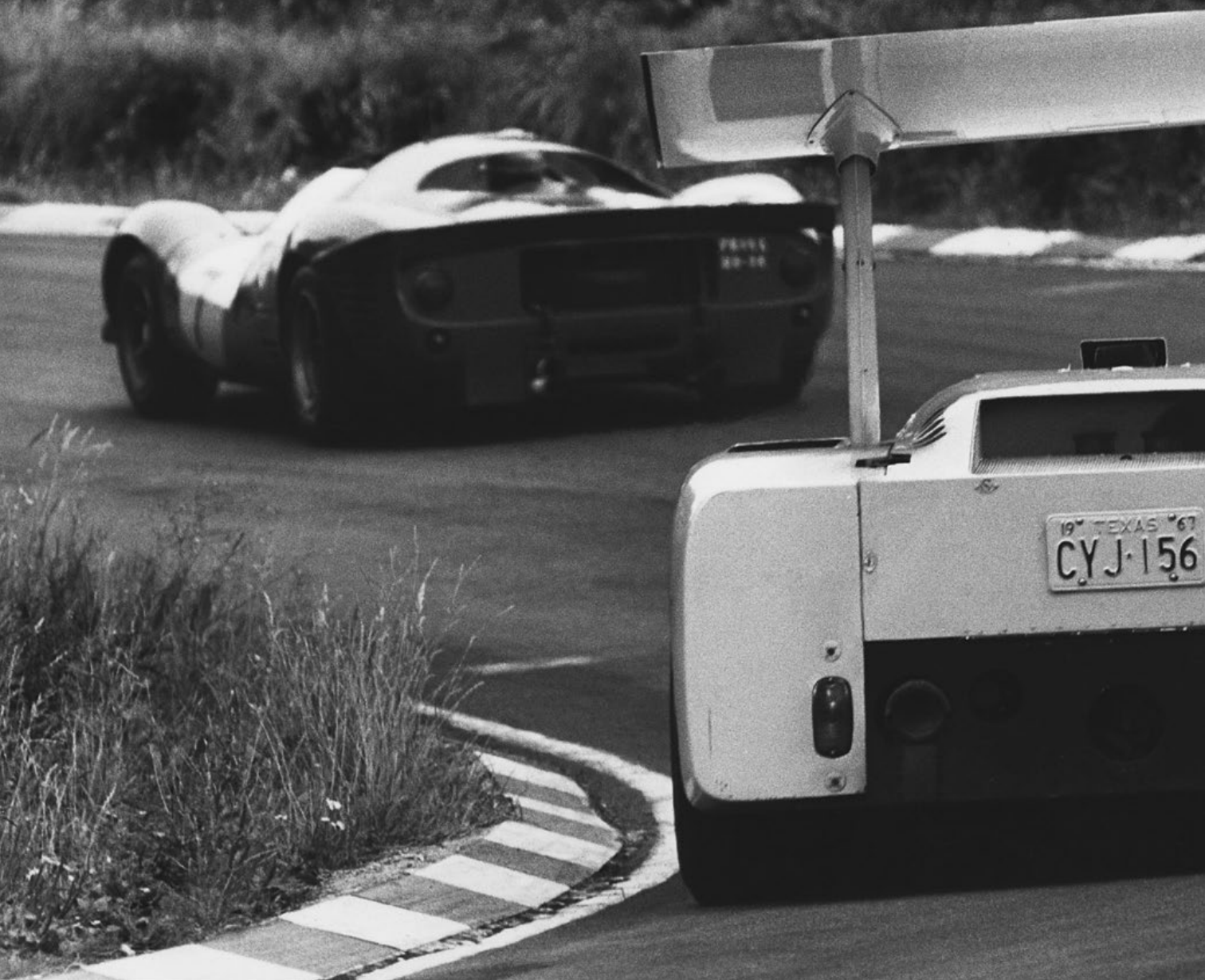
Femmina, insomma perché speciale anche nelle forme: *«Aerodinamicamente* - sottolinea Forghieri - *la P4 ha meno resistenza della P3, più deportanza e un assetto più picchiato, studiato nelle gallerie del vento di Pininfarina e di Stoccarda. Ed è un frutto maturato in un megatest invernale a Daytona dove andammo in dodici, una cosa eccezionale per la Ferrari di quei tempi, mentre per la P3 avevamo fatto solo una simulazione di 24 Ore a Balocco, nella quale mentre cronometravo avevo in testa una specie di profilattico di nylon per difendermi dalle zanzare. Vado oltre: la P4 aveva più depressione nella parte posteriore e più aria che passava sotto il veicolo, con i flussi interni migliorati. Non era mai parallela a terra, aveva quasi sempre il muso giù ed esprimeva deportanza costante»*.

Femmina perché stordente perfino nei dettagli. Prosegue Forghieri: *«Era impreziosita da particolari curatissimi, da orologeria svizzera. Per esempio,*

avevo rinunciato al radiatore classico per l'olio, ricorrendo a tubi alettati per evitare perdite di carico. Già nei test invernali a Daytona capimmo di avere in mano un'arma micidiale. Non tanto nei tempi sul giro, quelli potevano farli pure le Ford, quanto nella costanza, nel passo. Potevamo friggerli e così andò. Forse scoprimmo le carte presto, pungolando la loro terrificante reazione in chiave Le Mans, che fu vinta dalla Ford, ma a fine stagione il campionato fu nostro. La P4 ce l'aveva fatta».

Femmina perché ammaliante a prima vista. Da lasciare senza parole. E capace di restare tale a dispetto del tempo che passa, dei decenni che la sfiorano come carezze lievi quasi fossero la luce degli sguardi ammirati di generazioni di appassionati, fortunati pur solo di poterla contemplare.

«Eppure - chiosa Forghieri -, *non esiste un segreto per la sua bellezza. Nell'ufficio tecnico Ferrari ci muovemmo come architetti d'alta scuola, per i quali l'esterno diventa un'acquisizione dell'interno di ciò che viene progettato: ciò che è funzionale, alla fine, non può che essere bello. L'unica cosa che mi dispiace, è averne fatte costruire solo quattro. Ora una P4 all'asta va via a suon di 30-35 milioni di dollari... Mi viene da ridere a pensare che proprio io andai da Enzo Ferrari a metà 1967 e gli dissi:* "Basta così. Ormai che senso ha farne altre?"».

Già. Femmina, pure perché indimenticabile e svanita presto.

Più attesa e rimpianta che goduta appieno. Presenza fatta di qualità e non quantità. Perché le amanti fatali insegnano che a volte "less is more". Il meno è più.
Se ne andò via, portata a 4,2 litri e alesaggio maggiorato a 79 mm, a correre la Can-Am.
Poi finì in Australia e da matura e indipendente - perché vecchia non divenne mai, nemmeno ora -, si fece onore in Sudafrica, nella serie Springbook.
E se è vero che dietro ogni grande uomo c'è una grande donna, il mito Ferrari è un concetto maschio che nella sua crescita edificatrice tanto deve alla muliebre 330 P4.
Vestita solo dall'aroma ispirato a gocce d'olio nebulizzato dagli scarichi del 12 cilindri 3 valvole.
La fragranza preferita dalla più femmina di tutte.

FINALONE GLORIOSO A BRANDS HATCH 1967
Sopra, la P4 davanti alla Chaparral in gara a Brands Hatch 1967, prova che sancisce il trionfo della Ferrari nel mondiale di durata del 1967. Nell'altra pagina, immagini delle P4 impegnate nella 24 Ore di Le Mans di quell'anno

Quando Amon fece la recensione

Chris Amon, neozelandese classe 1943, è arcinoto per essere considerato il più grande pilota a non aver mai vinto un Gp iridato di F.1.
Ma nell'endurance trionfò nelle corse più importanti e nelle edizioni più belle di sempre, con Ford a Le Mans nel 1966 e poi, in quel magico 1967, su Ferrari P4 a Daytona.
È lui l'uomo giusto per capire mito e segreti della P4: *«La Ferrari 330 P4 è uno dei prototipi più proporzionati di sempre* - spiega Chris -. *E non solo dal punto di vista estetico, visto che è stupenda, ma anche per il rendimento in pista. Rispetto alle Ford che ho guidato in prova e in gara, la Gt40, la MkII e la J-car, la P4 era molto più agile, cedendo alle vetture americane sul piano della potenza e della coppia. Ma a Dayto-*

na, pur pagando pegno sul banking, potevamo fargli dei giri intorno sul tormentato infield. Per capire la differenza, le Ford erano da tracciati ultraveloci con 7 litri di cilindrata, mentre la P4 andava bene ovunque. Prendiamo Le Mans, pista velocissima. La Ford MkIV pesava circa 1225 kg, mentre la P4 in assetto gara 1000 kg secchi. Questo ci favoriva in accelerazione, considerando anche la minor sezione frontale - 140 contro i loro 150 decimetri cubi -, e il minor peso ci dava vantaggio anche in frenata. Però ogni volta che percorrevamo il rettilineo dell'Hunaudiérés sapevamo di perdere 2"5 solo in quel tratto, che nell'ottica di una corsa di 24 ore vuol dire partire con un quarto d'ora preciso di svantaggio. Cioè proprio i 4 giri che la P4 di Parkes e Scarfiotti si ritrovarono a pagare alla fine sulla MkIV vincente di Gurney-Foyt».

La sua più bella vittoria endurance? *«Il trionfo di Daytona '67 con la Ferrari. E l'ho conseguito con Bandini. Visto quello che capitò tre mesi dopo al povero Lorenzo, morto in F.1 a Montecarlo, ho fatto tesoro di quei momenti meravigliosi, ancora felici ma per poco. Fu bello anche per lui, che tirò fuori molta credibilità da quella vittoria».*

A chi venne l'idea dell'arrivo di Daytona con le tre Ferrari in parata? *«Al diesse Ferrari Franco Lini e fu una bella pensata perché quell'immagine fece il giro del mondo e divenne universalmente sinonimo di trionfo. Lo è ancora oggi, no?».* E da incorniciare in quel fantastico ma terribile 1967, c'è l'apoteosi P4 di Monza, alla 1000 Km, sempre con Bandini. *«Fu una sfida al calor bianco con la velocissima Chaparral, protagonista di una gran battaglia con Lorenzo. Ancora mi ricordo quanto era sconnessa la pista d'alta velocità. Durante la corsa pensai: "Grazie a Dio oggi guido una Ferrari, senz'altro la vettura più robusta". Ebbi ragione. Fu proprio per quello che vincemmo. Perché la P4 era pure magnificamente affidabile, lì non avevamo rivali. È strano, la P4 corse*

DIVA DIVINA FOR EVER
Sopra, le forme immortali della P4, a sinistra con Jackie Stewart nell'abitacolo. Lo scozzese fu suo pilota proprio a Brands Hatch 1967, nel weekend del trionfo iridato. Sotto, un suo cultore nelle gare storiche, ovvero David Piper. In basso, ecco la Divina in azione a Goodwood, al Festival della Velocità. Nell'altra pagina, la P4 è ferma in pit-lane nel 1967 mentre transita una Porsche, seconda alla fine, nel mondiale di quell'anno

col tetto e senza e a Daytona nei test non trovammo una gran differenza tra le due soluzioni, tanto che usai la vettura aperta a Le Mans, mentre a Monza corsi con quella chiusa. E per far capire il contesto in cui la P4 divenne grande, ricordo ai più giovani che il 1967 fu un anno per certi versi disumano. Ancora oggi conservo una foto dell'inverno 1966, durante il quale per battere la Ford, per umiliarla, provammo molto la nuova Ferrari simulando la 24 Ore di Daytona. In un momento di pausa ci scattarono una foto a me, Bandini, Scarfiotti e Parkes. Uniti, sorridenti, felici. Tempo pochi mesi e io ero restato il solo a poter ancora sperare nella carriera di pilota. La chiave del leggendario trionfo fu quel test, in cui i più veloci fummo io e Bandini. Io volevo il posto in F.1 e mi impegnai al massimo facendo da pungolo a Lorenzo. Quanto a Parkes e Scarfiotti, non è che con lui legassero più di tanto. E, a proposito di 1967, quando penso alla P4 ancora oggi ho rimpianti per quell'edizione della 24 Ore di Le Mans...».
Racconti pure... *«Volevo vincere per onorare la memoria del caro Lorenzo, ma tutto sfumò per colpa di una foratura. Con la gomma a terra, la sospensione posteriore cominciò a strisciare per terra e a fare scintille, tanto che si sviluppò un incendio. Fine della storia. Fu un vero peccato, perché contro le velocissime Ford MkIV stavamo andando davvero alla grande, al di là dei calcoli logici che ho spiegato prima. Ricordatevelo: la vittoria di Gurney e Foyt sarebbe stata tutt'altro che scontata, senza quella gomma bucata»*.
Ma la gara decisiva di Brands Hatch fu l'apice di un'annata da ricordare, col titolo vinto per due punti sulla Porsche: *«La Ferrari aveva ingaggiato il giovane ma già grande Jackie Stewart e l'aveva messo in coppia con me. Toccava a noi inferire il colpo decisivo alla Porsche. In gara accusammo una perdita di carburante, non ricordo perché, forse per problemi al tappo, eppure riuscimmo a finire secondi e a vincere il titolo per la Ferrari. Poi con la P4 modificata ho corso anche nella Can-Am, ma l'eccessivo peso e la poca potenza non ci davano possibilità contro la Lola di Surtees e la McLaren di Bruce McLaren»*. ●

LA P4 COME MUSA ISPIRATRICE

Il gusto della **citazione**

Alla 24 Ore di Daytona del 1967 su idea di Franco Lini, già giornalista di Autosprint e in quel momento diesse del Cavallino, la Ferrari stessa mette a segno una clamorosa parata, piazzando tre vetture sul podio della prima gara del Campionato Mondiale Sport Prototipi: la 330 P3/4, la 330 P4 e la 412P in piena golden age dell'endurance. La recentissima e stupenda Ferrari Daytona SP3, seconda vettura che entra a far parte del segmento Icona a edizione limitata, rende omaggio proprio a quegli Sport Prototipi Ferrari V12 a motore centrale-posteriore che fecero entrare il marchio nella leggenda degli sport motoristici. Tutto questo a dimostrazione del fatto che la P4 ormai segna un canone, ovvero un modo estetico e filosofico d'essere nel mondo delle vetture da sogno.
E, se è il più recente, non è il solo esempio di citazione, perché, anche se a livello privato e non ufficiale, c'è dell'altro, in modulazione P4. In pista qualcosa resta e aleggia ancora oggi, della Ferrari 330 P4, quasi fosse un sogno diventato immortale realtà. Certo, guai a chiamarla Ferrari, visto che all'anagrafe è apocrifamente P4/5 Competizione, clone derivativo-filosofico rigorosamente non certificato dalla Casa madre. Ma alla sua leggendaria progenitrice for-ghieriana il prototipo s'ispira chiaramente nelle linee di pura e classicissima bellezza. Nasce dalla passione del ricchissimo collezionista americano James Glickenhaus, già innamorato proprietario della Ferrari 330 P3/4 del 1967. La P4/5 by Pininfarina, nelle forme è stata armo-nizzata dallo stilista capo Ken Okuyama, con oltre 200 componenti create appositamente rispetto alla Ferrari Enzo da cui deriva, ed è stata presentata il 18 agosto del 2006 al Concorso d'eleganza a Pebble Beach.
Il secondo step è stato quello dell'utilizzo in competizione dell'idea P4/5, perché come tutti i collezionisti il patron Glickenhaus segue un tema ossessivamente preciso: adora vetture che vantino un consistente pedigree agonistico pur avendo l'omologazione stradale. Questo porta Glickenhaus a concepire un'operazione complessissima di trapianto-espianto. Per avere il titolo di omologazione stradale, negli Usa si procede all'acquisto di una Ferrari 430 Scuderia e dalla Scuderia Italia viene rilevata una 430 Gt2 espiantata di motore, cambio e sospensioni, organi tutti trapiantati sulla prima, che vanta le linee P4/5 Competizione in piena armonia col tema collezionistico-filosofico di Glickenhaus. Il progetto è ascritto a Andrea Adamo, l'aerodinamica curata da Sergio Beccio. Il debutto alla 24 Ore del Nurburgring 2011 con Larini, Giovanardi, Cappellari e Salo è più che dignitoso, con un 39esimo posto assoluto in classe E1-Xp2.
E nel 2012, anno del 45° anniversario della P4, la nuova nata si fa onore alla maratona della Nordschleife, seguita non più dalla N-Technology che l'aveva progettata, ma dalla Lm Gianetti di Torino, dotata di Kers e in gara come vettura di categoria speciale, la E1-Xp. Con Larini, Giovanardi e Lauck giunge infatti 12esima assoluta, pur penalizzata dal centinaio di chili in più dovuti al dispositivo ibrido piazzato nel vano passeggero. L'opera d'arte che fu di Forghieri, fattasi sogno e poi clonata in un'idea nuova, quasi mezzo secolo dopo, tra citazioni, riprese e ispirazioni ufficialissime e non, sfreccia ancora.

QUESTE LE CARATTERISTICHE IDENTIFICATIVE DELLA DIVINA

Nel solco della tradizione originaria Ferrari, la 330 P4 deve il suo numero di sigla alla cilindrata unitaria del motore 3 valvole, quindi 330,62 cc, in questo caso approssimato per eccesso. Pur simile esteticamente alla P3, la P4 varia oltre che nella filosofia motoristica di base per tanti piccoli particolari (ad esempio nelle prese d'aria sugli sportelli e nelle forme delle rispettive aperture della ruota di scorta), anche se in sintesi va ricordato che la P4 è più lunga di 1,5cm, più larga di 3 e più alta di 5. Altra differenza è quella con la 412 P detta anche 330 P3/P4, cioè le vecchie P3 ricondizionate e vendute ai privati (Maranello Concessionaires, Ecurie Francorchamps, Nart, Filipinetti e Piper) nel '67, visto che in quel momento la Ferrari non cedeva le P4.

ECCO LA SCHEDA TECNICA DELLA 330 P4

MOTORE	Tipo: V12 di 60°, in posizione posteriore centrale longitudinale, con funzione portante; Cilindrata: 3989,56 cc; Cilindrata unitaria: 330,62 cc; Alesaggio e corsa: 77x71 mm; Compressione: 11:1; Potenza: 450 cv a 8200 g/m; Distribuzione: a 2 alberi a camme in testa per bancata, 3 valvole per cilindro; Cambio di velocità: Ferrari a 5 rapporti; Frizione: a dischi multipli.
CARROZZERIA E TELAIO	Tipo: berlinetta biposto corsa Gr.5, con carrozzeria integrale in lamiera di alluminio; Telaio: a traliccio tubolare in acciaio; Freni: a disco sulle 4 ruote; Sterzo: a cremagliera; Passo: 2400 mm; Carreggiata anteriore: 1488 mm; Carreggiata posteriore: 1450 mm; Lunghezza: 4185 mm; Larghezza: 1810 mm; Altezza: 1000 mm; Peso a secco: 792 kg.
RAPPORTO PESO/POTENZA	1,777 kg/Cv

Pasticcino re dei cuochi da F.1

LUIGI MONTANINI ARRIVA NEI GP NEL LEGGENDARIO 1979, IN SENO ALLA FERRARI, PER PORTARE PANINI A VILLENEUVE E SCHECKTER. DA LÌ DÀ VITA A UN FANTASTICO SALTO DI QUALITÀ CHE LO PORTA A DIVENTARE CHEF SOPRAFFINO E VERA LEGGENDA DEL CIRCUS, TANTO DA LAVORARE ALLA CORTE DI FLAVIO BRIATORE, IN BENETTON, E CON ALAIN PROST

di Mario Donnini

SU CHI SIA IL MIGLIOR PILOTA DI F.1, CIASCUNO HA LE SUE PREFERENZE, MA QUANTO AL CUOCO SONO TUTTI CONCORDI: IL PIÙ GRANDE È LUIGI MONTANINI, AL SECOLO PASTICCINO. NEL PADDOCK DAL 1979 AL 2001 AI FORNELLI DI FERRARI, BENETTON E PROST, PROTAGONISTA DI UNA VICENDA UMANA E PROFESSIONALE CHE QUI RACCONTA IN PRIMA PERSONA

APPREZZATO DAI GRANDI DELLA FORMULA UNO
Sopra, Pasticcino con Gilles Villeneuve nell'abitacolo della Ferrari, e, a destra, in un'immagine mentre sfoglia l'album dei ricordi, in occasione di questa intervista.
In alto è con Michael Schumacher a metà Anni '90 e, a destra, lo vediamo in compagnia di Piero Ferrari

Luigi Montanini in arte Pasticcino è uno dei personaggi più trasversalmente affascinanti nella Formula Uno degli anni ruggenti. Perché dal 1979 al 2001, in ventidue anni di militanza, dalla Ferrari alla Prost passando dalla Benetton di Briatore, ha vissuto da vicino cicli, epoche irripetibili e miti mai dimenticati come Enzo Ferrari, Ayrton Senna, Alain Prost e Michael Schumacher, divenendo a sua volta un campionissimo, anche se ai fornelli piuttosto che nell'abitacolo.
In fondo, al volante ciascuno elegge il suo pilota preferito, ma in quella Formula Uno ancora dal volto umano Pasticcino resterà per sempre non un ma "IL" numero uno dei fornelli, col grembiule al posto della tuta ignifuga. A lui la parola, quindi...

- Luigi, quando comincia tutto?

«Comincia presto, perché sono classe 1957, nato e cresciuto a Maranello, e a tredici anni e mezzo mi ritrovo a fare il pasticcere. Da lì quel soprannome che non mi abbandonerà mai più. Sai, ho iniziato a lavorare così presto che non ho neanche fatto in tempo a completare le scuole medie. Ho la licenza elementare e nella vita ho dovuto fare e imparare tutto da solo, ma questo è stato anche un bene».

- Il tuo debutto nel mondo racing in quota mito?

«Be', subito: non avevo quattordici anni e quando in pasticceria arrivava Enzo Ferrari ero sveltissimo a portargli i pasticcini in macchina, così lui mi dava la mancia, perché il Drake era un generoso».

- E il link verso la Ferrari qual è?

«Ho sempre coltivato la passione per il tennis e con la racchetta, modestia a parte, me la sono sempre cavata alla grande, tanto che a Maranello ero a contatto con tanta gente, compreso Piero Ferrari, il figlio del Drake. Un bel giorno con molto tatto ma con decisione gli chiesi se fosse possibile andare a lavorare per il Cavallino Rampante, perché degli orari e dei turni da pasticcere mi ero un po' stufato. E lui, da uomo stupendo qual è, mi disse di sì. Era il 1978 e avevo 21 anni. Da lì inizio alla Rossa nel settore produzione, facendo il fresatore».

◀-------

- Eppure il tuo debutto nel mondo delle corse arriva presto, perché già l'anno dopo...

«Sì, nel 1979, in corrispondenza col Gp di Spagna a Jarama, vengo mandato per accompagnare la Ferrari di F.1 al seguito di Jody Scheckter e Gilles Villeneuve, portando panini, qualche genere di conforto e un minimo tra bibite e altro, per assicurare l'approvvigionamento in pista. Ancora siamo a livelli di gita dei boy scout, ma è pur sempre un inizio. Pensa che avevamo un motorhome che aveva messo a disposizione Gianni Agnelli e al ritorno si fuse il motore... L'esperimento del mangiare a bordo pista andrà bene, tanto che da lì in poi si tratterà di fare sempre di più e io non mi tirerò mai indietro...».

- Tu parti a 21 anni che sei praticamente il ragazzo che assicura i panini ma poi in effetti inizi un percorso favoloso, che ti vede diventare progressivamente uno chef d'eccezione. Il primo cuoco del Circus in ordine di apparizione ma poi anche di stima e grandezza, vero punto di riferimento nel mondo della F.1. Come hai fatto a diventare da fresatore a supercuoco?

«Come ho sempre fatto nella vita: da solo. Con impegno, occhio e tanta voglia di riuscire, unendo al tutto la passione per la cucina in un ambiente, quello delle corse, che ho sempre amato, da maranelliano purosangue. Vedi, io penso che nella vita dobbiamo cercare di guardare e fare nostre le cose belle, evitando le brutte. Il resto, quello che possiamo ottenere, deve essere frutto di impegno, capacità e buona volontà. E considera che a me di far da mangiare è sempre piaciuto».

- Nel giro di qualche anno il motorhome Ferrari e quindi l'hospitality diventano il centro dinamico, il cuore pulsante della F.1 perché tutti i grandi s'incontrano e a turno vengono a mangiare da Pasticcino.

AYRTON PREDILIGEVA LA SUA CUCINA
Sopra, Pasticcino con Ayrton Senna e, nell'altra pagina, dall'alto, mentre lavora al muretto Ferrari per fare segnalazioni ai piloti in pista e quindi in compagnia del calciatore Pelé e del tennista Borg

«Tutti. Senna, Mansell, Prost, Piquet, Patrese, Nannini, Giacomelli... E poi qualcuno di questi lo sfidavo pure a tennis, dandogli la paga. Tra questi, Bruno Giacomelli, battuto con un colpo da funambolo che ancora ricordiamo con piacere...».

- Cosa amava a tavola Gilles Villeneuve?

«Pasta ai funghi, dolci e in particolare il cioccolato».

- Il tuo 1979 lo ami tanti, per te oltre che quello dell'inizio è un anno da leggenda.

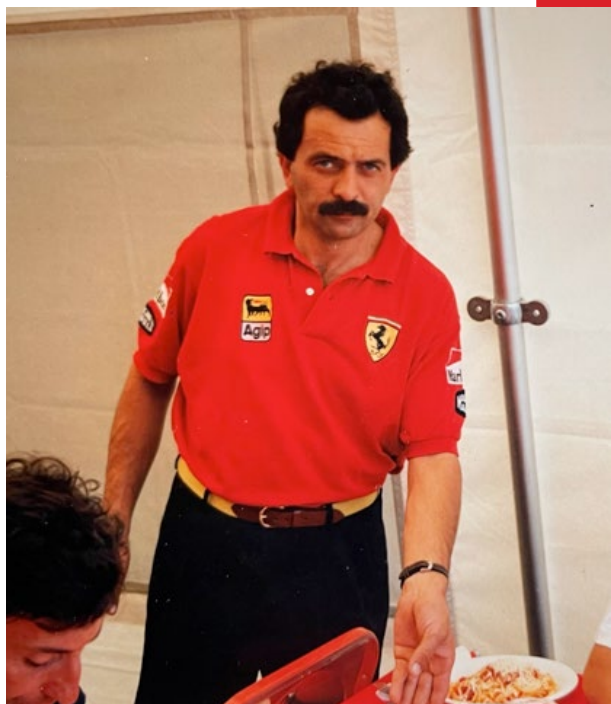
«Lo è non solo per me, ma anche per i ferraristi e per la storia della F.1, col trionfo di Scheckter a Monza aiutato da Gilles. È la stagione più bella che contiene anche il Gp più leggendario di tutti, a Digione, con la sfida tra Gilles e un altro grande, René Arnoux, un'altra bellissima persona».

- Nella F.1 tra le separazioni con la Ferrari a fine 1991 oltre che quella con Prost c'è pure l'altra con te...

«Semplice. Arriva l'ingegner Lombardi e mi dice che secondo lui sono stanco e che è ora che mi prenda un periodo di riposo. Io gli rispondo educatamente che per me lui è un ingegnere, mica un medico, così niente riposo, perché sto benissimo. D'altronde Lombardi come pilota preferiva Morbidelli a Prost, con tutto il rispetto per il bravissimo Morbidelli, quindi, figuriamoci, anche sui cuochi magari può sbagliare... Fatto sta che vado alla Benetton con Flavio Briatore e il giovane Michael Schumacher».

ALESI RESTA IL SUO MIGLIOR AMICO
Sopra, Pasticcino con Alesi, il suo miglior amico all'interno del paddock. Nell'altra pagina, è con Arnoux, Prost, e, infine, a metà Anni '80 mentre porta i caschi di Alboreto e Johansson

- Cosa percepisci della Ferrari di prezioso e memorabile, negli anni ruggenti?
«La Ferrari di Enzo Ferrari ti faceva sentire orgoglioso di lavorare per il Cavallino Rampante. Non era certo un semplice impiego, ma una fede, un inno all'entusiasmo di un'appartenenza. Poi, forse, le cose si sono un po' normalizzate, ma penso sia un processo inevitabile. Posso dire comunque che ritengo Piero Ferrari una figura stupenda e un uomo di immenso valore, allora, ora e sempre».
- E con Forghieri?
«Mauro Forghieri è stato ed è un grandissimo. Un finto cattivo in pista e in realtà un burbero dal cuore buono, buonissimo, d'oro. Con lui siamo stati benissimo e sul piano umano abbiamo tratto tutti un'esperienza unica dal contatto di personaggi così immensi come Gilles, Mauro e Piero».

- La Benetton è team a base inglese, ma tu non ti trasferisci, nel 1992, quando Briatore ti chiama.
«No, resto a Maranello e mi limito a seguire il Circus gara per gara e mi adatto al gusto britannico specie per il breakfast, ma per il resto loro con me si trovano alla grande. Con Briatore mi sento in paradiso, per me è un grande e pure Michael lo trovo molto okay. Fa il suo senza clamore ed è sempre al top, continuando a essere un bravissimo ragazzo».
- Parla dei campioni che hai conosciuto umanamente.
«Alboreto, per esempio, lo conosco che è un ragazzo semplice, corretto, onesto, buono. E prima di lui pure Gilles lo era. E poi sono stato uno che era simpatico ad Ayrton ma pure a Prost e ho legato molto con Jean Alesi, con quale ho lavorato sia nel suo primo periodo in Ferrari che a fine carriera, quando correva per la Prost».

- Con la Casa del Cavallino a bordo pista hai fatto solo il cuoco?

«Macché, ho fatto anche tanto altro, specie agli inizi. Per esempio tenevo i cartelli coi segnali da fare ai piloti e poi, in occasione della Corsa dei Campioni, a Brands Hatch 1983, ho pure fatto parte della crew, togliendo uno pneumatico posteriore, perché in quella gara eravamo solo in dodici, visto che non era valida per il mondiale...».

- Cosa vedi di Verstappen e Hamilton che ti ricorda il tuo passato?

«Per certi versi la rivalità richiama quella tra Senna e Schumi quando Ayrton ci mise due secondi a capire e a fiutare che quel giovane tedesco ne aveva davvero. Sai, i campionissimi si sentono con l'istinto e capiscono subito chi dovranno temere. E penso che anche tra Lewis e Max sia andata così».

- Puoi dare qualche dettaglio su come è evoluto il tuo lavoro?

«Alla Ferrari c'era da far mangiare cinquanta persone a weekend, alla Benetton eravamo in tre addetti alla cucina dalle sei di mattina alle una di notte, mentre alla Prost negli ultimi periodi ero responsabile di fornire oltre 200 coperti al giorno e credimi non è uno scherzo, anche se con impegno e professionalità si fa tutto senza problemi».

- Il tuo orgoglio quasi segreto e nascosto?

«Mio figlio Massimo, da anni ingegnere alla Toyota di Colonia, con le mani nel motore della vettura vincente nei rally».

- Il tuo ultimo Gp da cuoco?

«Giappone 2001, a Suzuka, poi ho avuto un problema alle corde vocali e ho fatto una scelta di vita, cambiando tutto e stabilizzandomi a casa».

- Dal luglio 2002 hai detto ciao alla F.1 aprendo un ristorante a Castelnuovo Rangone, a due passi da Maranello. Ormai siamo quasi al ventennale dell'attività e il successo è evitante e anche molto motivato.

◀-------

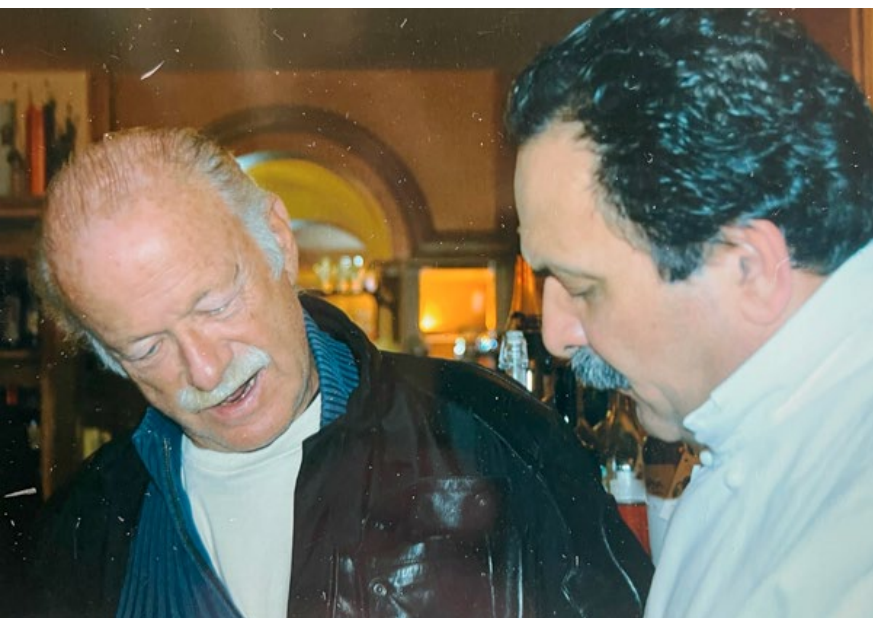
«La cosa bella, al di là delle soddisfazioni da gestore, è che qui vengono tutti i big della F.1 che fu. Briatore c'è stato più di una volta, e con lui Scheckter, Tambay, Alesi (mentre parliamo c'è a tavola suo figlio Giuliano), *lo stesso Forghieri e tanti altri, tra cui Jean Todt, un vero numero uno».*

- Tu hai lavorato col leggendario e controverso tecnico John Barnard, alla Ferrari e non solo. Come ti ci sei trovato, visto che proibì il vino?

«Molto bene. E vorrei fare giustizia sui luoghi comuni, perché lui era una bravissima persona. E non aveva affatto ordinato di evitare il lambrusco ai nostri meccanici. Era un ordine partito da altri. Poi, per il resto, mister Barnard è sempre stato uno giusto. Pensate che adesso, a 75 anni, disegna mobili da arredamento, dopo che aveva iniziato progettando lampadine... Un vero genio».

- Come ti piacerebbe chiudere questa chiacchierata, che è stata anche il pretesto per tornare a nomi, atmosfere e situazioni che ci hanno rapito il cuore, nella F.1 dei bei tempi?

QUASI UN QUARTO DI SECOLO IN F.1! Sopra, Pasticcino è il terzo da sinistra nella crew della Benetton di Briatore a meta Anni '90 e, a destra, lo vediamo col calciatore Massaro, il ciclista Chiappucci, il cantante Paoli e il tre volte campione del mondo di F.1 Piquet, in visita nel suo ristorante di Castelnuovo Rangone, a due passi da Maranello, nell'altra pagina, in alto, dove Pasticcino firma, oltre a piatti memorabili, perfino i bicchieri...

«Mi piacerebbe parlare ancora di Gilles Villeneuve, che ho conosciuto e apprezzato come pochi. E dico che una volta, dall'Hotel Intercontinental di Rio de Janeiro al circuito di Jacarepaguà, in macchina mi fece provare sensazioni da prova speciale di rally che non dimenticherò mai. Era una persona ricca di valori umani, di sentimenti forti. Penso di essere stato forse l'ultimo a parlargli, a Zolder 1982, in quel tragico 8 maggio: venne da me e disse: "Pasticcino, sono nervoso, dammi un po' di cioccolata...". *Non l'ho più rivisto vivo, era un addio. Ho poi avuto il compito di riportare a Maranello il portafogli e i suoi effetti personali che erano rimasti al circuito... Io credo che sia stato uno dei campioni più grandi, sfortunati e inespressi nell'intera storia della F.1 e nell'epopea della Ferrari. Ho conosciuto tantissima gente nella mia militanza di quasi un quarto di secolo nel Circus e posso dire che Gilles resta un eroe a sè stante e anche un uomo che mi strappa ancora oggi uno stupendo impeto di nostalgia».* ●

LA 125 S ESPOSTA È UN CLONE
La Ferrari per onorare la sua storia ha fatto ricostruire da zero la 125 S perduta, creandone un esemplare ex novo. Tuttavia l'originale, a quanto pare, esiste eccome: era stato solo riconvertito... Nell'altra pagina, la Ferrari 125 S in azione, la 166 Sc di Nivola e il suo numero di telaio abraso, che rivela la clamorosa origine...

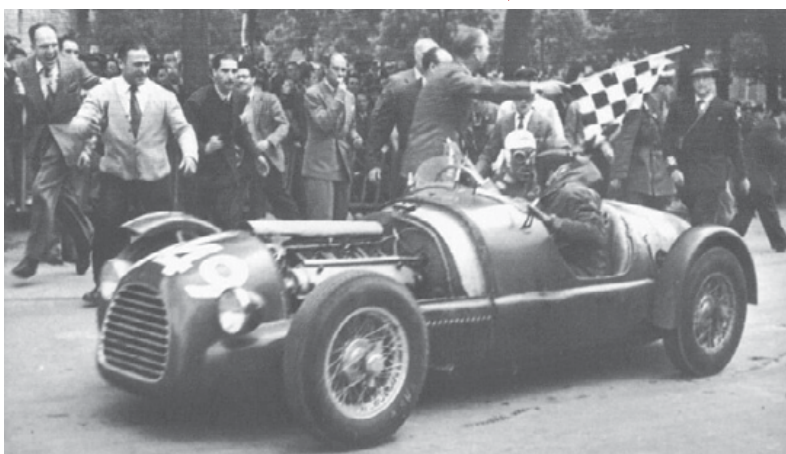
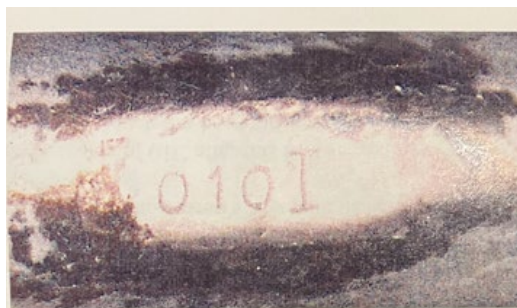
METTETEVI TRANQUILLI, COMINCIATE A LEGGERE E PREPARATEVI A FARE DIVERSI SALTI DALLA SEDIA, PERCHÉ CIÒ CHE STATE PER APPRENDERE GETTA LUCE NUOVA SULLA PIÙ FAMOSA, CERCATA E AGOGNATA AUTO DA CORSA DELLA STORIA. LA 125 S ALA SPESSA, OVVERO LA PRIMA FERRARI DELLA SPECIE. RITROVATA E RIPRISTINATA DOPO AVER CORSO NELLE SEMBIANZE DELLA PIÙ MITICA ROSSA DI NUVOLARI!

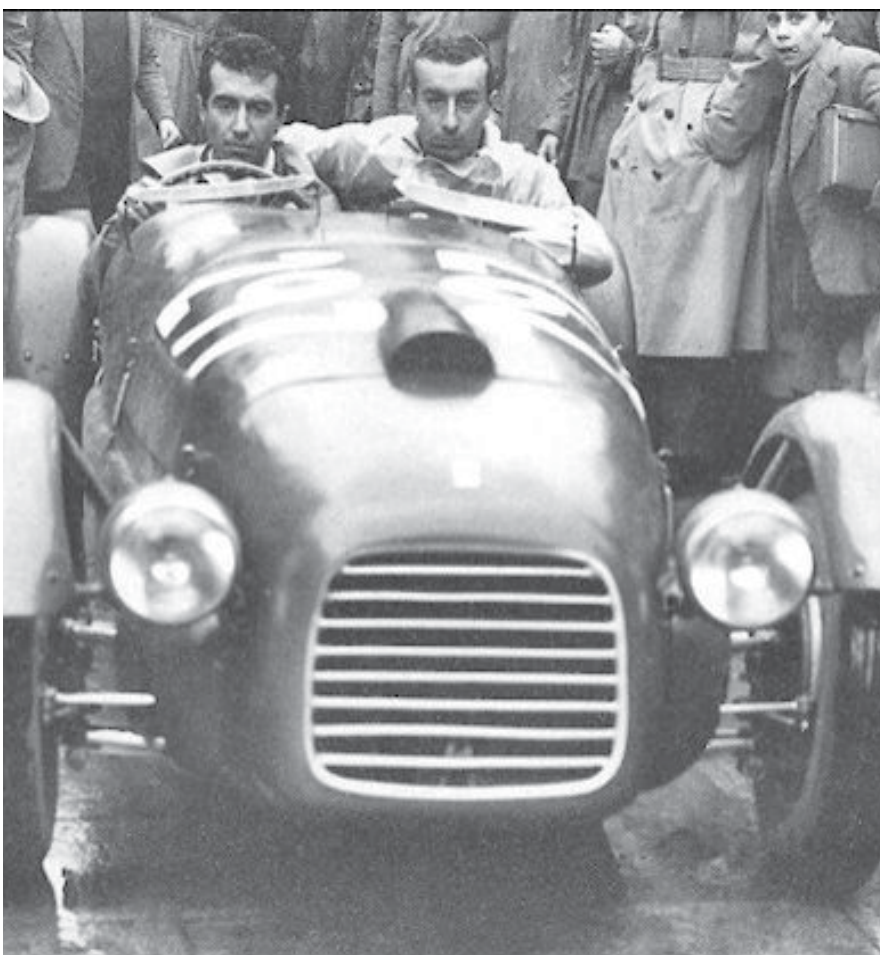
Ferrari 125 S il mistero è svelato!

TOP SECRET

ATTENZIONE, PERCHÉ LA PRIMISSIMA ROSSA DELLA STORIA, OVVERO LA 125 S, A DIFFERENZA DI QUELLO CHE I PIÙ PENSANO, POTREBBE NON ESSERE PERDUTA. L'ABRASIONE DEL NUMERO DI TELAIO DELLA 166 SC EX NIVOLA SUGGERISCE LA TESI DI UNA NASCOSTA RICONVERSIONE...

di **Mario Donnini**

Certe volte la realtà sa essere più affascinante di chi cerca di superarla con le favole. Prendi la Ferrari e con un indietro veloce torna proprio all'inizio. Là dove tutto comincia, per il Commendatore. Dopo la guerra, l'esperienza in Alfa Romeo e Auto Avio Costruzioni.
Circuito di Piacenza, 11 maggio 1947, la Ferrari 125 S meglio conosciuta come "Ala Spessa" debutta in gara al fianco del secondo esemplare, la 125 S Competizione. La prima, carrozzata Peiretti e motorizzata col 12 cilindri a V di 60 progettato

da Gioachino Colombo, vede Franco Cortese alla guida e la seconda, ha una carrozzeria biposto a sigaro, è condotta da Nino Farina.
Il resto è cosa nota: Farina dà forfeit doppo un paio d'uscite di strada in prova, mentre Cortese, unico ferrarista al via, parte male, poi rimonta gagliardamente quindi va in testa ma a tre giri dalla fine è out per un problema alla pompa dell'alimentazione. Poco male, tempo due settimane e il 25 maggio 1947 al Gran Premio di Roma lo stesso Franco Cortese porta la 125 S Integrale al primo storico, indimenticabile e fondante trionfo. E il 1° giugno fa il bis a Vercelli, salvo scomparire per un po' e ritornare sulla scena il 21-22 giugno per la disputa della Mille Miglia, la prima del Dopoguerra, che vede sempre Cortese in coppia con Adelmo Marchetti. Il bolide è ancor giovane e acerbo di sviluppo e la maratona termina anzitempo con un ritiro.
Il 13 luglio a Parma, riecco Cortese con la Integrale, secondo dietro all'immenso Tazio Nuvolari che porta al successo la 125 S Competizione. La settimana dopo al circuito delle Cascine di Firenze Cortese è out per guai alla distribuzione, poi c'è un altro ritiro al Montenero, per Cortese-Nuvolari. In settembre, in vista del Gp di Modena, la 125 S guidata da Nando Righetti ha un incidente nel corso di un collaudo e esce di scena, anche se è riparabile. Da lì in poi e soprattutto nei mesi successivi, infatti, qualcosa succede, ma il punto è capire esattamente cosa.

La 125 S Ala Spessa non c'è più!
Ecco, al di là di questo, di certissimo c'è solo che la carriera della mitica prima Ferrari, Integrale o Ala

DUE MODELLI DIFFERENTI, EPPURE...
A sinistra, la Ferrari 166 Sc a parafanghi motociclistici nell'esemplare schierato dai fratelli Besana alla Mille Miglia del 1948 in tutto e per tutto uguale a quello di Nuvolari e Scapinelli, a sua volta presumibilmente riconvertito dalla prima e seminale 125 S del 1947, sopra, a sinistra

Spessa per gli amici, finisce con la stagione 1947 e, in pratica, anche la sua esistenza terrena. Perché improvvisamente la 125 S scompare, come rapita dagli alieni, e mai più riapparirà.
La Ferrari si presenterà all'inizio della stagione 1948 con un parco macchine completamente rinnovato e non certo a caso eccola cogliere la prima vittoria di caratura internazionale il 30 maggio 1948, con Clemente Biondetti nella prima edizione del Gran Premio di Stoccolma, al volante di una nuovissima 166 Sc di proprietà del principe Igor Troubetzkoy.
Da lì in poi comincia tutta un'altra storia, molto più prestigiosa, patinata e ammantata di leggenda. Quella della Ferrari che sa già d'essere Ferrari. La Mille Miglia 1948 consacra il nuovo marchio col trionfo di Biondetti-Navone con la Ferrari 166 e soprattutto con la fuga pazza e indimenticabile del 56enne Tazio Nuvolari in coppia con Sergio Scapinelli, che stradomina facendo piangere mezza Italia grazie alle cronache radiofoniche; perde pezzi, fino a ritirarsi sul più bello, dopo il passaggio a Bologna, nei pressi di Villa Ospizio di Reggio Emilia, quando Nivola getta la spugna col fisico in pezzi e una balestra kappaò, andando a riposarsi in canonica, accompagnato da un prete buon samaritano. Tutto il resto è mitografia, ritratto immenso d'un trionfo plurigenerazionale e planetario, che buca epoche, regni e civiltà. Eppure all'interno della saga infinita manca per sempre la pagina introduttiva del romanzo di formazione: che fine ha fatto la 125 S Ala Spessa, quella originale? Perché è sparita? O, piuttosto, come si dice per certi personaggi famosi che a un certo punto si nascondono e cambiano identità, che fine ha fatto? Sotto quali mentite spoglie è nascosta?
E perché, quando la Ferrari stessa, ha voluto ridare forma e simulacro al mito della prima Rossa della storia, è stata costretta a farla stupendamente replicare ex novo da Michelotto, impiantando un prezioso propulsore originale che era stato conservato amorevolmente dalla Casa?

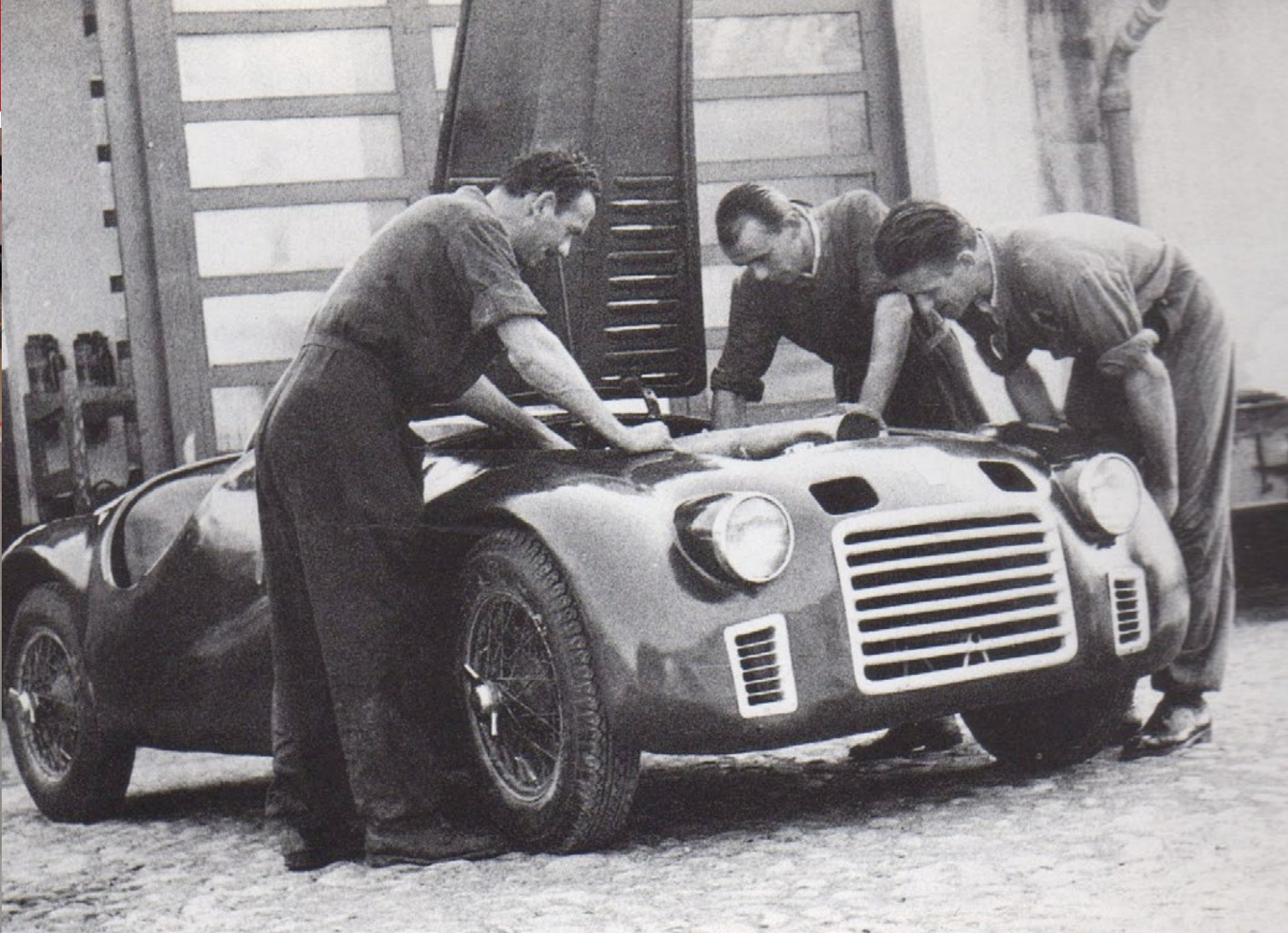
Nulla si distrugge, tutto si trasforma

In realtà a ben guardare a sparire sono entrambe le prime Ferrari prodotte e scese in pista, anche se della seconda, la 125 S Competizione, se ne sa assai più della prima. Anch'essa dotata di 12 cilindri ma più brioso, da circa 120 cavalli di potenza, in realtà viene smantellata per realizzare subito dopo la monoposto Ferrari 125 F1, ovvero la prima vettura a guida singola prodotta dal cavallino, destinazione massima formula, per il momento non ancora iridata, perché il mondiale vero e proprio avrebbe preso il via solo due anni dopo, appunto nel 1950.
Okay, ma, detto questo, siam daccapo: qual è il destino della preziosa e inestimabile 125 Ala Spessa? Se tanto mi dà tanto, non può che essere stata smobilitata, cannibalizzata e riconvertita in un altro modello in chiave 1948, perché al tempo Enzo Ferrari si muoveva all'interno di un sistema di risorse scarse.
Tale da non permettere ogni volta la realizzazione di modelli da corsa ex novo. Riciclare, mutare, adattare e riconvertire era quindi un modo intelligente, necessario e funzionale per investire nel futuro e allo stesso tempo risparmiare salvifica-

mente nel presente.
Bene. Ma allora cosa è diventata la 125 S Ala Spessa? In quale successiva Ferrari si è ragionevolmente trasformata? Le possibilità sono ragionevolmente tre: in una 125 F1, in una 159 ovvero in una 166 a parafanghi motociclistici.
Di più. Si tratta di una mutazione che rende la 125 S una macchina purtroppo perduta o, al contrario, la vede diventare una Rossa per certi versi non meno mitica ed entusiasmante, carica di una storia nuova che va deliziosamente aggiungersi al nobile vissuto pregresso?
La domanda è di quelle da far tremare le vene nei polsi e sappiate fin da ora che le risposte inattese, affascinanti e allo stesso tempo entusiasmanti esistono eccome. E gettano luce nuova su quei primi mesi di storia del Cavallino Rampante, tracciando a ritroso l'inizio di un'epopea dai contorni favolistici ma anche reali, laddove, come dicevo nella prima riga, ciò che è vero stavolta equivale e coincide da quanto sperato dal più fantasioso dei narratori. Ma prima d'andare al punto, vorrei prenderla prepariatoriamente alla larga.

Le due Ferrari più leggendarie di tutte

Parlare di tutte le Rosse create e indire una sorta di concorso per decidere le due più leggendarie non avrebbe senso e, in ogni caso, non sarebbe d'alcun costrutto.
Molto più interessante, utile e indicativo è invece porsi una domanda semplice e allo stesso tempo immediatamente soddisfabile, cioè questa: quali sono i due modelli più storicamente fondanti della Ferrari, nei primi due anni della sua vita agonistica?
Be', semplice. Non possono che essere l'iniziatica 125 S Ala Spessa contrassegnata dal numero di telaio 01C e accanto ad essa la 166 SC a parafanghi motociclistici numero di chassis 010i con la quale Nuvolari stupisce il mondo nella Mille Miglia del 1948.

AFFASCINANTI DERIVAZIONI
Sopra, la 125 S clonata da Michelotto e, a destra, l'originale appena portato a termine, nel 1947. In basso, Nuvolari con Scapinelli al via della Mille Miglia del 1948, quando i due corsero con la 166 Sc a parafanghi motociclistici

Ebbene, se della prima sappiamo già tutto, della seconda val la pena ora conoscere un colpo di scena assolutamente tonitruante, che rende tutta questa faccenda maledettamente speciale e degna d'essere vissuta come un incredibile romanzo di passione, competizione archeologia, cultura ed amore per la Ferrari allo stato puro.
Tutto questo tra ibridazioni, conversioni, metamorfosi e ricerche d'antiche vestigia come d'armi totali dotate di vigore e poteri quasi alchemici.
Ebbene, durante una delle tante sessioni di restauro cui è sottoposta la Ferrari 166 Spyder Corsa telaio 010i, l'esperto intento alla lucidatura della placca identificativa che reca il numero matricolare, scopre con grande sorpresa che quest'ultimo, per così dire, appena sfregato, va cancellandosi, rivelando sotto, e in posizione rovesciata, un'ulteriore e stordente sigla identificativa: 01C.

Un'ipotesi avvalorata e affascinante

Bingo. Questo comporta conseguenze piuttosto telluriche. Infatti il mondo del collezionismo di auto storica ad altissimo livello e gli stessi cultori della storia del Cavallino Rampante saltano dalle rispettive sedie e poltrone. A quanto pare, si fa strada la possibilità, la quale diventa ben più d'un'ipotesi, che la vettura con cui corse Nuvolari nella leggendaria Mille Miglia del 1948 aveva il telaio che altro non era che uno dei primissimi due prodotti dalla Ferrari nel corso della sua storia, nel 1947. Ossia, nella fattispecie, quello della misteriosamente scomparsa 125 S Ala Spessa o Integrale che dir si voglia. Chiaro: opportunamente riciclato, ribattezzato e dotato di un nuovo numero di matricola, il famoso 010I, sovrapposto al vecchio.
Da qui due conseguenze semplicemente fantastiche: le due Ferrari che dettero gloriosamente inizio alla specie, in realtà sarebbero e sono lo stesso essere rombante, pur con sembianze diverse.
E c'è dell'altro: la Rossa con la storia più corta e antica, coincide anche con la vettura del Cavallino che vanta la vicenda più lunga e avventurosa, peraltro con un finale a sorpresa che mi guardo bene dall'anticiparvi, riservandolo alle ultime righe di questa incredibile ma verissima storia.

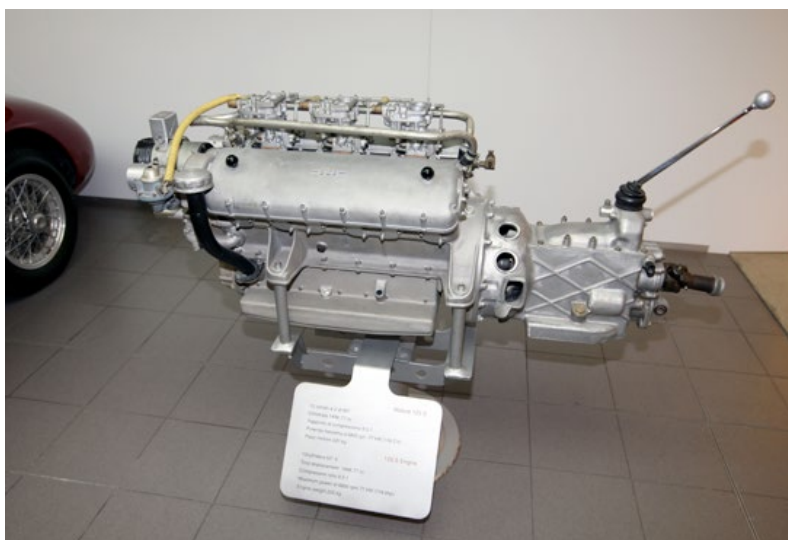
La storia della 166 SC di Nivola

La Ferrari 166 Spyder Corsa telaio 010i, convertibile alla bisogna da biposto corsa a monoposto, è di proprietà del conte Igor Troubetzkoy, nobile russo riparato a Parigi, marito momentaneo della miliardaria Barbara Hutton e gentleman driver, il quale collauda per la prima volta la vettura a Montlhéry il 14 febbraio 1948. Subito dopo essere stata protagonista della indimenticabile Mille Miglia del 1948 con Tazio Nuvolari.
Be', tutto il resto sembra un avventuroso romanzo d'appendice, con nomi, trasferte e fatti che più esotici e strani non potrebero essere.
Il 30 maggio 1948 Clemente Biondetti, ormai uno

dei rivali più forti e fieri di Nivola alla Mille Miglia, eredita la sua Ferrari e va a vincere appunto il Gran Premio di Svezia, primo centro Rosso in terra straniera.
A fine 1948 il conte Troubetkoy dà mandato al suo uomo di fiducia e proprietario della Scuderia Inter, l'ex pilota Goffredo Zehender, di vendere la vettura al miglior offerente. Costui risponde al nome di Dudley Folland ed è un giovane pilota gallese che corre sotto l'ala protettiva di John Wyer, destinato a diventare il più acerrimo avversario della Ferrari nell'endurance, prima con Aston Martin, poi con la Ford e quindi con la Mirage. Pensa te a volte il destino... Folland e Wyer dopo aver prudenzialmente collaudato la Ferrari ex Nivola sul circuito di Modena nel gennaio 1949, procedono senz'altro all'acquisto, sborsando una cifra di sette milioni di lire d'allora - al tempo equivalente a 4.000 sterline -, e una delle Rosse più blasonate diventa immediatamente la prima vettura del Cavallino Rampante ad essere importata in Inghilterra.

QUELLA FERRARI BEN RIPRODOTTA
Ecco in visione frontale la replica della Ferrari 125 S e, nell'altra pagina, in alto a destra, il motore della vettura

La 166 Sc corre pure all'Isola di Man!

La 166 Sc telaio 010I ex Nivola, trasformata permanentemente in configurazione monoposto, prende parte a una dozzina di gare, tra le quali anche il prestigioso "British Empire Trophy" dell'Isola di Man.
E se Tazio nel 1926 non aveva potuto correre in

moto il Tourist Trophy con la Bianchi a causa di un infortunio pregresso, la sua ex vettura riesce nell'impresa il 26 maggio 1949, ventitré anni dopo, non terminando però la corsa a causa di una perdita d'olio. Ed è curioso notare che in alcune gare d'accelerazione la 166 SC viene guidata anche dallo stesso Wyer, e da Gordon Watson.

Nel 1950 la 010I non viene più utilizzata dal proprietario, che che la cede a noleggio in occasione dei Gran Premi di Roma e Napoli, non validi per il mondiale appena istituito.

Dopo la fine della carriera agonistica

In seguito lo stesso Wyer riceve mandato di vendere la vettura. Ciò avviene nel 1951 e ad acquistarla è John Willment, che procede alla completa ricostruzione della carrozzeria tramite la ditta Williams & Pritchard.

La 010I finisce quindi dimenticata in un garage fino al 1974, quando ricomincia velocemente a passare di mano in mano. Nell'ordine i proprietari diventano, di seguito, David Mulvaney, Sir Anthony Bamford (che riporta la vettura nella configurazione Spider Corsa) e Paul Jackman.

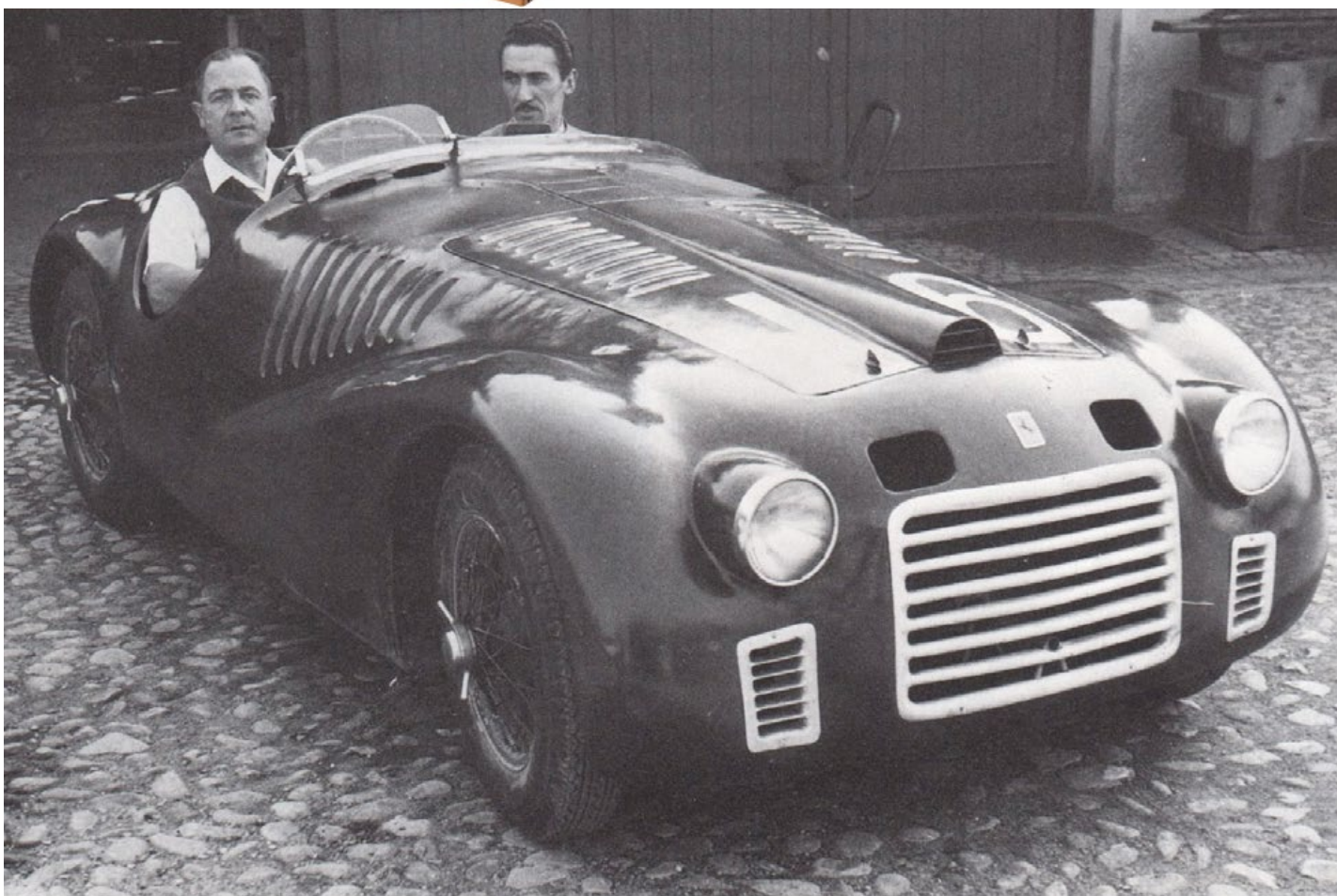
Quindi è la volta di un altro facoltoso collezionista, un inglese di origine indiana, il quale desidera restare anonimo e registra la proprietà a nome dell'azienda Latec Aviation. Costui commissiona un ulteriore restauro della preziosa vettura alla DK Engineering di David Cunningham e si iscrive poi all'edizione 1995 della Mille Miglia storica. Ma, stranamente, cambia idea all'ultimo minuto, ponendo in vendita la 010I a un'asta, nella quale tuttavia non si raggiunge la cifra minima per completare la transazione.

Infine, sulla scena appare la Symbolyc Motors di La Jolla, in California, che acquista la 010I a trattativa privata e passa la Ferrari a un altro collezionista, il 6 novembre 1996, ossia Dean Becker, il quale, a sua volta, il 15 febbraio 1997 la rivende a A. S. Fisher e ogni volta col prezzo che cresce, perché si tratta di un bene destinato a mai calare di valore.

Il parere del superesperto

Ma, al di là degli aspetti collezionistici e archeologici, sul piano dell'autenticità e della valenza culturale, qual è la spiegazione più giusta e credibile e quale importanza può avere questa storia? Sia chiaro, su di un piano rigorosamente scientifico non è facilissimo rispondere.

Per provarci, comunque, non resta che chiedere l'auto e la consulenza a un vero esperto in materia, anch'egli collezionista e proprietario di diverse Ferrari, vale a dire Hilary A. Raab, autore di una fondamentale opera, basata sull'elencazione dettagliata dei numeri di telaio della Casa di Maranello dall'inizio della sua storia al presente, ovvero "Ferrari serial numbers - Part I and Part II".

Ecco il suo punto di vista senz'altro autorevolissimo: *«A questo punto è evidente che la vettura con*

cui Tazio Nuvolari prese parte all'epica Mille Miglia del 1948 aveva un telaio della seminale 125 S che era stato cannibalizzato, riciclato - conferma Raab -, *e venduto a un cliente sportivo, dopo essere stato montato all'interno di un nuovo modello, ovvero la 166 SC, che a tutti gli effetti era e rappresentava una nuova creatura. Ormai le prove sono ragionevolmente certe e questa storia sta in piedi eccome. Essa ha anche una sua logica e fa emergere e capire dei risvolti piuttosto interessanti sui primi mesi di vita del Cavallino Rampante. Nel 1948 la Ferrari era una piccola factory ed aveva due obiettivi: vincere e vendere. Anzi, direi, vendere per permettersi poi di correre ancora e quindi di rivincere, in un ciclo il più possibile continuo. Al giorno d'oggi, al contrario, una Casa usa le sue vittorie sportive per migliorare la sua immagine nel mercato. Voglio dire che alla fine degli Anni '40 a Maranello non ci potevano essere né rispetto né attenzione per gli storici dell'automobilismo né tantomeno nei confronti dei futuri collezionisti d'auto d'epoca. Se un vecchio telaio si poteva riciclare, evitando così di spendere per produrne uno da capo, ebbene, si procedeva così e si risparmiava del denaro. È questo il motivo della sparizione e dell'estinzione effettiva avvenuta della 125 S».*

Quindi la prima Ferrari della storia è anche quella di Nivola nella sua corsa più struggente. *«Tutto lo fa pensare, a questo punto. La certezza scientifica ci sarebbe se ci fosse un documento originario attestante l'operazione, ma non c'è. In altre parole, in linea del tutto teorica, magari il telaio 01C è diventato una 125 F1 e non la 166 SC...»*. Già, benché l'evidenza delle placche d'identificazione mostri che sotto alla sigla 010I giaceva da decenni proprio la 01C e questo aiuta, no? *«Certo che sì. Conta. Voglio dire, in realtà un concetto generale: neppure alla Ferrari sono in grado di stabilire e comprovare al di là di ogni ragionevole dubbio la metamorfosi di ciascun singolo telaio dei primi momenti di vita dell'azienda. In realtà, tutta la prima parte della storia del Cavallino Rampante è avvolta in una nebbia di leggenda. Per realizzare la mia opera relativa ai numeri*

DUE MODELLI NEL MITO FERRARI

Ancora un accostamento tra la 125 S, sopra, sotto e in alto, nell'altra pagina, e la 166 Sc di Nivola alla Mille Miglia del 1948. Pensare che le due vetture potrebbero nascondere lo stesso telaio, come sembra ormai certo, è un grande colpo di scena nella storia della Casa di Maranello

di telaio, ho impiegato non meno di quindici anni. Ho svolto una ricerca molto seria, approfondita, ma ho terminato il mio lavoro semplicemente conscio di convivere con alcuni dei tanti dubbi che all'inizio volevo fugare. In seguito mi sono anche occupato di classificare telai Mercedes Benz e Lamborghini e posso assicurare che ciò si è rivelato assai più facile, questione di pochi mesi, perché in questi casi si può ricostruire l'albero genealogico senza problemi. Ma per la Ferarri degli albori questo no, non è possibile come pensando di cercare un timbro notarile. Anche nei casi meno controversi, come questo esaminato, un margine prudenziale, benché sottilissimo, nell'identificazione di una vettura piuttosto che un'altra perfino in una certa gara, resta. E forse io dico che è meglio così. La nebbia della leggenda, per definizione non si può diradare». E, per la cronaca una bruma del genere all'appassionato fa un'ottima compagnia.

Il finale che tanto dice

Poi, sai, non è tutta scienza, la faccenda. C'è anche un po' di poesia. Perché al concorso d'Eleganza di Pebble Beach del 2006 fa a sorpresa la sua comparsa una meravigliosa Ferrario 125 S dotata di numero di telaio 01C. Cosa è successo nel frattempo, ad animare ulteriormente questa storia ricca di sparizioni, metamorfosi e colpi di scena? Una cosa semplicissima. L'ultimo proprietario, conscio d'avere presumibilmente una 166 SC che nasconde la prima Ferrari della storia, ha deciso l'operazione di riconversione, riportando la vettura nella configurazione estetica d'origine. Dalla 010I si torna quindi alla 01C: grattando la placca, riemerge la leggenda.

Il concetto di pergamena grattata

In fondo, a ben guardare tutta questa storia ricorda tanto il concetto di palinsesto caro a Umberto Eco ne "Il nome della Rosa". La parola palinsesto (dal greco palin, ossia di nuovo, e psesòs, ossia participio passato di psào, ossia gratto), indica certe pergamene che venivano sovrascritte dopo l'abrasione della scrittura preesistente. Tuttavia in tempi di molto successivi, tramite il solfidrato d'ammonio e, al presente, i raggi ultravioletti, resta possibile salvare il testo nascosto, facendolo riemergere.

È così, per esempio, che è stato possibile per Angelo Mai tornare alla luce il testo " "De Republica" di Cicerone tanto da meritarsi gli apprezzamenti del giovane Giacomo Leopardi.

Ed è così, in fondo, che torna meravigliosamente ala luce il telaio base d'una macchina dimenticata ma indimenticabile, che per ciò stesso riemerge dalle nebbie del tempo, avendo un valore particolare, se non altro sul piano narrativo, lasciando peraltro agli esperti gli apprezzamenti più scientificamente rigorosi. Anche se, come abbiamo visto, in storie come queste la verità assoluta non ha domicilio, perché aleggia la leggenda.

Leggenda la quale dice che dopo oltre settant'anni questa storia, reduce da un cerchio immenso, alla fine è tornata esattamente dalla forma metallica e narrativa dalla quale era stupendamente partita. ●

Polvere alle stelle

QUARANTANNI FA PARTIVA LA SCALATA ALLA CONQUISTA DEL TRICOLORE RALLY DA PARTE DI TONINO TOGNANA E DELLA FERRARI 308 GTB SUL QUALE NEL FINALE VOLLE METTERE IL CAPPELLO LA LANCIA

di Daniele Sgorbini

Compirà quarant'anni nel 2022 un'impresa di quelle rimaste scolpite nell'immaginario collettivo di chi sogna in controsterzo e che ha legato in modo indissolubile la Ferrari al mondo dei rally. Già, perché nel 1982 – anno magico e terribile al tempo stesso per le sorti del Cavallino – Tonino Tognana e Massimo De Antoni, sulla Ferrari 308 preparata da Michelotto, riuscirono a vincere il Campionato Italiano Rally al termine di una stagione esaltante e caratterizzata da emozioni fortissime. Un titolo sul quale alla fine la Lancia provò a mettere il cappello, obbligando Tognana a correre con la 037 le ultime due gare di campionato (tra l'altro imponendosi al San Marino il pilota trevigiano regalò la prima vittoria nell'Italiano alla "zero", ndr) ma al quale lo stesso Enzo Ferrari teneva moltissimo, come ama ricordare lo stesso Tognana, che in quella stagione incontrò il Drake in diverse occasioni. Una volta, addirittura, per "colpa" di un articolo uscito su Autosprint. Racconti pieni di emozione quelli del fortissimo pilota trevigiano, che val la pena sentire dal diretto interessato. Aneddoti e ricordi confluiti pure in un libro bellissimo, "Quei rally con il Cavallino", pubblicato la scorsa primavera.

- Per cominciare, va spiegato per bene come mai Tognana si ritrovò a guidare la Ferrari 308 nel 1982, dopo aver corso l'Europeo 1981 con una Fiat 131 gestita dal Jolly Club...

ALLA FINE DEL 1981 FIORIO CHIAMÒ ANGIOLINI E GLI DISSE CHE PER L'ANNO SUCCESSIVO AVREBBE DOVUTO FARMI CORRERE SULLA FERRARI 308 GTB SVILUPPATA DA MICHELOTTO

TONINO TOGNANA

LA STORIA DI QUELLA STAGIONE IN UN LIBRO
A fianco la copertina del libro di Tonino Tognana sull'epopea del Cavallino nei rally. Sopra il rallista veneto impegnato al Sanremo del 1982

TONINO TOGNANA
QUEI RALLY CON IL CAVALLINO
"La Ferrari contro tutti: ricordi e aneddoti a briglie sciolte."
LIBRERIA AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

«Nel 1981 – attacca a raccontare Tonino deciso – *avevo a disposizione una Fiat 131 ufficiale con i colori Olio Fiat, gestita in gara dal Jolly. Anche Fabrizio Tabaton aveva una macchina come la mia, anche se lui naturalmente correva con i colori della sua Grifone. Poi con il Jolly c'erano anche Vudafieri e Zanussi, anche loro sulle 131. Eravamo una gran squadra, insomma, ma dovevamo vedercela contro lo squadrone Opel, che metteva assieme Tony, Lucky, Cerrato e Biasion, oltre a Michele Cinotto con l'Audi. Il quadro era questo, la Opel riusciva a battere la 131 perché aveva 50 cavalli in più, quindi per noi era molto difficile lottare con loro. La Stratos, che poteva essere ancora competitiva, era stata pensionata per fare posto alla Fiat 131, per ragioni commerciali. In quel quadro la Lancia stava sviluppando la nuova 037, che avrebbe debuttato nel 1982. Così a fine anno Fiorio chiamò Angiolini e gli disse che l'anno successivo avrebbe dovuto farmi correre nell'Italiano con la Ferrari 308 sviluppata da Michelotto. La macchina era già competitiva, tanto che l'anno prima aveva già vinto diverse gare con Andruet. La strategia era chiara: mentre la 037 veniva sviluppata e affidata a diversi piloti, Tabaton iniziava la stagione con la Stratos e io con la Ferrari. Tutti insieme dovevamo cercare di star davanti alle Opel, non doveva più accadere che la Opel vincesse l'Italiano come era successo l'anno prima con Tony Fassina».*

- Sul momento come prese quella decisione?

«La presi benissimo, perché per un pilota italiano correre con la Ferrari rappresentava comunque un sogno, anche nei rally. Era il massimo cui un pilota italiano poteva aspirare. Poi sapevo che la macchina era competitiva, soprattutto sull'asfalto veloce. Nel dicembre 1981 Cesare Fiorio portò tutta la squadra Fiat e Lancia, della pista e dei rally, in ritiro una settimana a Cervinia, facendoci lavorare con un preparatore atletico della nazionale di sci. Lì Fiorio e Silecchia mi dissero che io avrei corso l'anno successivo con la Ferrari di Michelotto, con un programma gestito dal Jolly Club e che avrei dovuto essere di supporto alla Lancia».

- Pareva impossibile che una Ferrari 308 potesse essere vincente nei rally, invece quella lo era eccome.

«L'anno prima Andruet aveva vinto il 4 Regioni, il Targa Florio, il Tour de France ed era arrivato secondo al Tour de Corse. Sapevo che il 308 (lo chiama sempre così, al maschile) era una vettura già ben sviluppata e che andava molto forte sull'asfalto veloce e sugli sterrati belli. Certo, non era propriamente una macchina da rally: aveva poco sterzo e nei tornanti più stretti bisognava fare manovra, aveva poca escursione delle sospensioni e non aveva neppure il freno a mano. Eppure sullo sterrato regolare e liscio era velocissima, perché scaricava a terra molto bene la potenza. Anche sull'asfalto veloce era una gran macchina. Io avevo una difficoltà in più, perché ero troppo alto e in macchina non ci stavo, con la testa andavo a sbattere contro la croce superiore del roll-bar. Così sul mio 308, solo dal lato guida, Michelotto abbassò il pianale di 5 centimetri per farmici stare. In quel modo però i dossi e le buche li sentivo sempre letteralmente sotto il culo».

- Prima presa di contatto all'Isola d'Elba, con tre giorni di test intensi a febbraio.

DOPO LA VITTORIA AL CIOCCO FERRARI CI CONVOCÒ IN UFFICIO A MARANELLO. RIMANEMMO DA LUI CIRCA TRE-QUATTRO ORE, SI INFORMAVA SU OGNI MINIMO DETTAGLIO

TONINO TOGNANA

«Ero contento, anche perché avevamo tutti gli occhi puntati addosso. Ci trovammo all'Elba con la squadra di Michelotto e per me fu anche la prima volta con Massimo De Antoni a fianco. Sergio Cresto, con cui avevo corso fino all'anno prima, aveva ricevuto un'offerta dal Gruppo Fiat per diventare un professionista a tutti gli effetti. Giustamente era andato a Torino e aveva accettato, correre per il Jolly non poteva garantirti un ingaggio come invece avevano gli ufficiali Fiat. Io mi ritrovai senza navigatore per il 1982 e De Antoni mi fu proposto da Bortoletto. Massimo lo conoscevo già e anche se in quel momento stava pensando di smettere per dedicarsi solo agli studi, decise di continuare a correre ancora per un po'. I test andarono bene e ci servirono anche per decidere con quali gomme correre tra Pirelli e Michelin. Alla fine scegliemmo le gomme francesi».

- Alla guida fu subito amore?

«A dire la verità la macchina più divertente che ho mai guidato è stata la 131 – confida Tognana – *perché poteva essere condotta con una guida più sporca, più irruente. Col 31 su facevano dei gran traversoni e inoltre in discesa, per via del peso davanti e dei gommoni che aveva, era veramente velocissima. La Ferrari richiedeva una guida più precisa, più attenta, bisognava curare maggiormente le traiettorie ed essere più puliti. Il 308 rispetto alla Stratos aveva il passo più lungo e questo la rendeva più stabile sul veloce, anche se in definitiva la Ferrari restava una macchina da asfalto adattata allo sterrato. Come facilità, invece, la 037 era quella che le batteva tutte. Salire sulla "zero" è stato come montare su un Ktm da cross, tanto era leggera, precisa e intuitiva. Faceva quasi pure lo stesso rumore, di un Ktm. Poi ho guidato anche la Audi Quattro, ma quando era all'inizio del suo sviluppo, era ancora molto scorbutica, complessa, da guidare sempre anticipando».*

- Dopo i test all'Elba l'esordio subito vincente al Targa Florio: primo Tognana, secondo Andruet. Doppietta Ferrari alla Targa, roba da brividi a ripensarci.

«Per noi fu un risultato straordinario: vincere davanti ad Andruet, che era un campione già affermato, che aveva corso con tutte le macchine ufficiali, già campione europeo e già vincitore con la Ferrari alla Targa l'anno prima. Fu davvero eccezionale. Subito dopo la gara, eravamo ancora a Cefalù, mi arrivò un telegramma dall'ingegner Ferrari, per congratularsi».

- Il primo incontro di persona sarebbe però avvenuto solo qualche mese dopo, in seguito alla vittoria al Rally del Ciocco.

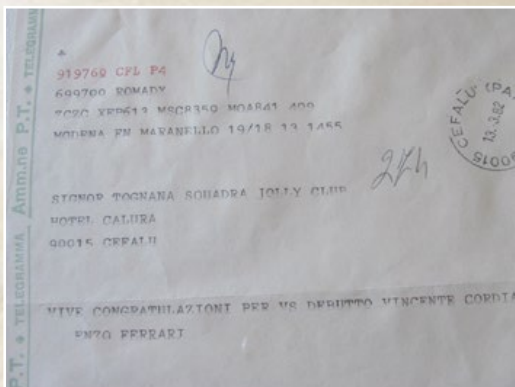
DOPO IL CIOCCO CONVOCATO DAL DRAKE

Sopra Tognana e De Antoni festeggiano la vittoria al Rally del Ciocco. Dopo quel successo il pilota trevigiano e il preparatore Giuliano Michelotto furono convocati a Maranello dal Drake: il Grande Vecchio voleva sapere tutto di quell'avventura

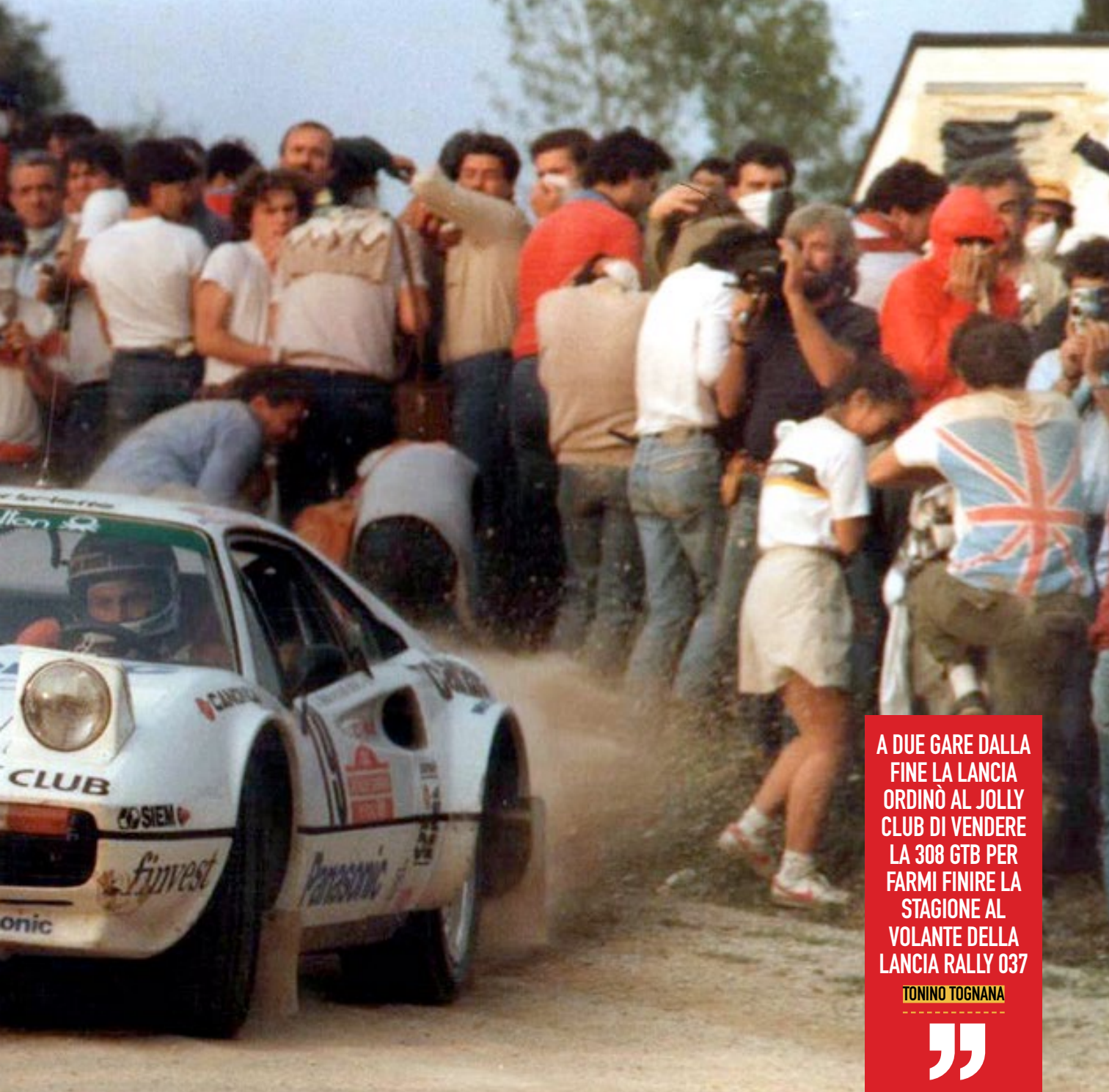
I COMPLIMENTI DEL DRAKE
Sotto il telegramma spedito da Enzo Ferrari a Tonino Tognana per la vittoria al debutto sulla 308 GTB alla Targa Florio 1982

919760 CFL PA
699700 ROMADX
MODENA FM MARANELLO 19/18 13 1455

SIGNOR TOGNANA SQUADRA JOLLY CLUB
HOTEL CALURA
90015 CEFALU

VIVE CONGRATULAZIONI PER US DEBUTTO VINCENTE CORDIA
ENZO FERRARI

«Sì – conferma Tognana – *dopo il Rally del Ciocco l'ingegner Ferrari convocò me e Michelotto in ufficio. Rimanemmo da lui circa tre o quattro ore. Si informava su ogni piccolo dettaglio, voleva sapere tutto. E soprattutto si era messo in testa che – correndo in F1 la Ferrari con le Goodyear - anche noi avremmo dovuto adottare le gomme americane nei rally. Io timidamente gli dissi che la Goodyear non faceva le gomme adatte. Mi disse di non preoccuparmi, che avrebbe parlato lui con i grandi capi americani e che avrebbe fatto fare le gomme per la Ferrari da rally. Ricordo che andai a casa tutto preoccupato, dicendo a Michelotto che non mi entusiasmava l'idea di ricominciare a far test di gomme a metà stagione. Fortunatamente questa idea svanì dalla testa del Grande Vecchio».*

- Altro incontro a Maranello, "causato" direttamente da Autosprint, per via di un pezzo firmato dall'ex direttorissimo Carlo Cavicchi, allora inviato da rally, dopo la vittoria di Tognana al Piancavallo.

«Prima di questa tornai un'altra volta, per un test di gomme a Fiorano, mentre dopo quel Piancavallo uscì un servizio su Autosprint, dal titolo :"Vinco e mi ritiro", nel quale si diceva che se avessi vinto il Campionato Italiano poi avrei abbandonato le corse, perlomeno a livello semi professionistico, perché la mia intenzione era quella di dedicarmi all'azienda di famiglia. Autosprint usciva a Bologna il lunedì. Il martedì pomeriggio mi chiamò Ferrari, che voleva vedermi subito a Maranello. Il mercoledì mattina, con Michelotto, partimmo subito

A DUE GARE DALLA FINE LA LANCIA ORDINÒ AL JOLLY CLUB DI VENDERE LA 308 GTB PER FARMI FINIRE LA STAGIONE AL VOLANTE DELLA LANCIA RALLY 037

TONINO TOGNANA

per andare a sentire cosa volesse di tanto urgente. Arrivammo nel suo ufficio e lui mise sul tavolo della scrivania Autosprint aperto. Voleva capire per quale motivo io, che avevo 27 anni, che vincevo e soprattutto che vincevo al volante di una Ferrari, potessi pensare nella mia testa di abbandonare le corse. Risposi che io ero l'unico figlio maschio, avevo quattro sorelle e un padre un po' anziano e che non avevo mai pensato di fare il pilota professionista perché ero convinto che a un certo punto avrei dovuto abbandonare le corse per dedicarmi all'attività di famiglia. Lui la prese veramente male e mi rispose così: "Caro Tognana, se io avessi seguito i consigli di mia madre, forse sarei stato un bravo bancario ma non sarei mai diventato Enzo Ferrari". *Seguì un arrivederci e ci liquidò tutti e due. Si era offeso, non avrebbe mai pensato che un ragazzo che vinceva al volante di una sua macchina potesse anche decidere di non correre più».*

TRE PS VINTE NEL SANREMO MONDIALE

Sopra Tognana e De Antoni in azione al Rally di Sanremo. Nella gara italiana valida per il Mondiale, la Ferrari dell'equipaggio italiano riuscì a mettersi in evidenza facendo segnare il miglior tempo in tre prove speciali

- Una reazione più che comprensibile da parte di una personalità forte come quella del Drake, no?

«Sì, d'altra parte per lui i piloti sono sempre stati uno strumento per far vincere le sue macchine. Poi era la prima volta che una Ferrari stava vincendo un campionato di rally, davanti alle Audi, alle Porsche, alle Lancia, alle Fiat, alle Opel, a tutte le marche possibili. Non era mai successa nella storia della Ferrari una cosa del genere».

- Non fu comunque quello l'ultimo incontro con Ferrari, che davvero ci teneva moltissimo a quel Tricolore Rally e che voleva venisse riconosciuto al Cavallino.

UN 1982 CON 4 VITTORIE PER TOGNANA NEL CIR
In quel 1982 al volante della Ferrari Tognana firma la vittoria in tre appuntamenti: Targa Florio, Ciocco e Piancavallo. Si piazza secondo al Colline di Romagna. A due gare dalla fine sale sulla 037 e conquista la vittoria a San Marino per chiudere poi la stagione sulla neve del Rally di Aosta

«Dopo il 100.000 Trabucchi la Lancia ordinò al Jolly di vendere la Ferrari 308 per farmi concludere la stagione al volante della 037, d'altra parte alla Lancia servivano le vittorie nei rally per vendere le vetture, per la Ferrari era ovviamente diverso. In più la 037 in Italia non aveva ancora vinto una gara, visto che con la 308 stavo regolarmente davanti a tutti i lancisti. Così ricevetti la telefonata di Angiolini, che mi informava che purtroppo il nostro budget da 500 milioni di lire era finito, che era necessario vendere la 308 e che avrei concluso la stagione con la Stratos usata nel '79 al Sanremo da Fassina. Rimasi malissimo: pensavano di farmi correre con una macchina vecchia di tre anni? Invece era una messa in scena, perché dopo un'oretta mi chiamò Fiorio, dicendomi che su intercessione di Angiolini avevano pensato di dare una 037 anche a me per fare il San Marino. Il ragionamento era che se avessi vinto, avrebbe vinto una Lancia, se avessi perso avrebbe probabilmente vinto Tabaton che aveva già una 037. Ma ben prima che io corressi a San Marino, quando Ferrari seppe che mi avevano venduto il 308, convocò subito me e Michelotto a Maranello, per dirmi di non preoccuparmi, aggiungendo che a San Marino avrei corso con la Ferrari di Andruet e che avrebbero pensato a tutto lui e Michelotto stesso. Ero molto contento a vedere quanto ci tenesse. In realtà però io avevo un contratto con il Jolly Club. Dopo tre giorni infatti mi chiamò il segretario di Ferrari, per dirmi che l'Ingegnere era dispiaciuto, ma che i contratti van-

"VISTO CHE A VOI DELLA LANCIA NON SERVE LA FERRARI PER VINCERE IL TRICOLORE RALLY, ALLORA NON VI SERVIRÀ NEMMENO IL MOTORE FERRARI PER VINCERE IN PISTA" IL DRAKE SI ARRABBIÒ MOLTISSIMO PER LO "SCIPPO"

TONINO TOGNANA

no rispettati e che io avrei dovuto correre con quello che la scuderia mi metteva a disposizione. Probabilmente aveva ricevuto qualche telefonata da Torino e aveva dovuto cedere».

- Fatto sta che al San Marino fu subito vincente anche con la 037 e poi ad Aosta arrivò lo scudetto: *«Mi adattai molto in fretta alla nuova vettura e vincemmo la gara, passando in testa al campionato. A quel punto, per vincere il titolo, ad Aosta ci sarebbe bastato un ottavo posto. Finimmo terzi senza rischiare nulla e fu scudetto. La Lancia immediatamente dal giorno dopo pubblicizzò la vittoria nell'Italiano con paginate su tutti i giornali: "Tonino Tognana su Lancia Rally vince il Campionato Italiano Rally Internazionali", annunciavano. In realtà io avevo fatto dieci gare con la Ferrari e due sole con la Lancia. Questa cosa fece arrabbiare moltissimo Ferrari, lo so perché me lo raccontarono Giovanni Tonti e Giorgio Pianta. Ferrari chiamò a raccolta tutti gli ingegneri dell'Abarth a Maranello, in quel periodo la Ferrari forniva alla Lancia i motori per l'Endurance. Li radunò tutti nel suo ufficio e mise sul tavolo tutte le pagine di giornale con quelle pubblicità. Disse: "Visto che a voi della Lancia non serve la Ferrari per vincere il campionato di rally, allora non vi servirà il motore Ferrari nemmeno per vincere in pista". Li gelò così per un po', poi annunciò loro che il contratto lo avrebbe rispettato, ma che i motori da lì in poi glieli avrebbe forniti tutti smontati e che avrebbero dovuto assemblarseli da soli a Torino».* ●

Kart d'identità

ANDIAMO A SCOPRIRE I PRIMISSIMI PASSI DEI PILOTI ARRIVATI CON ONORE NELLA MASSIMA FORMULA E NON SOLO LÌ, ANALIZZANDO LE RISPETTIVE STORIE AGONISTICHE DEGLI EX BAMBINI PRODIGIO

di **Francesco Candido**

Nessun pilota, nel prendere per la prima volta lo scettro di campione del mondo F.1, si era mai presentato con... una corona iridata preesistente sulla testa. Ovvero, prima del weekend di Yas Marina nessuno dei titolati del Circus aveva vinto in precedenza un Mondiale di kart. Ora invece bisogna fare i conti con Max Verstappen, il quale può aggiungere al suo palmarès anche questo primato, avendo vinto nel 2013 il Mondiale FIA Karting in classe KZ.
Tutti o quasi gli inquilini dello schieramento di un Gp hanno trascorso nel karting la loro adolescenza, costruita attraversando vicende note o rimaste nell'ombra, cercando di rincorrere su quei piccoli telai il titolo iridato o almeno il successo internazionale. Ed è proprio Max il primo che viene in mente, se prendiamo spunto dall'attualità dei bruschi confronti avvenuti con Lewis Hamilton. L'antefatto è a Sharm el Sheik, nel 2010. Al Ghibli Raceway si svolge l'appuntamento finale della WSK World Series, con il tredicenne Verstappen in corsa per aggiudicarsi la vittoria in classe KF3. Sullo schieramento, il direttore di gara Alessandro Ferrari è perentorio con lui e con il rumeno Rober Visoiu, entrambi schierati in prima fila: niente sconti a qualunque intemperanza, che sarà sanzionata senza indugio alcuno. Entrambi giurerebbero la loro purezza sulla Bibbia (quella delle corse, cioè Autosprint, ovvio), apparendo perfino sinceri. Infatti, al primo tornante dopo il via, Max assesta una "carezza" al paraurti posteriore di Visoiu, che ci mette un attimo ad andare fuori pista. Verstappen vince la gara ma la squalifica cala come una mannaia. Arriva comunque la vittoria ai punti nella World Cup ma non basta a consolare papà Jos, che per protesta non manda il suo piccolo davanti ai fotografi, insieme agli altri campioncini. Max, in un angolo del box, non dice una parola: il musone di circostanza di chi si è fatto nuovamente beccare è fin troppo eloquente.

Daniil Kvyat, il patriota

Patriota, vocabolo oggi in trend topic. Ma fin dal 2008 il quattordicenne Daniil Kvyat si rende benemerito del suo Paese, volendo accertarsi della presenza dell'inno russo prima di salire sul podio, dopo aver vinto una gara internazionale in KF3 a Muro Leccese. Faccia da pulcino bagnato, dalla voce in tonalità pari a quella di Ivan Drago, il teenager è perentorio: *«Avete inno di Russia? Senza inno di Russia io no vengo su podio»*. Angelo Morsicani, suo team manager di allora, ancora ride a quattro ganasce.

Carlos Sainz, il figlio d'arte

Manager. Ruolo svolto inizialmente dai genitori dei piloti, come è logico che sia. Motivo che induce Carlos Sainz a lasciare i rallies per la pista, suo primo amore, quando gli tocca seguire lo sgambettante figliuolo, che in casa è chiamato Carlete per evitare confusione tra padre e figlio. Nel diluvio universale di Jesolo, nel 2006, mai presenza poteva essere più rasserenante per Carlos Jr., attore in classe 60 cc. Dopo di che bastano tre anni di gavetta per promuovere in automobilismo il promettente piccolo, senza completare l'intera formazione in kart, che nel suo caso si ferma alla KF3. *«A 15 anni l'età non è troppo bassa per correre in auto. Penso invece che per i giovani piloti l'ideale sia compiere questo passo al più presto possibile»*. A fine stagione 2009 così la pensa l'iridato rallies, annunciando il salto in monoposto del giovane Carlos l'anno successivo. Avrà ragione lui.

Giuliano Alesi, col cuore stile Jean

Manager latino. Sarà prerogativa dei genitori "caldi", ma anche Jean Alesi accorcia le attese del promettente rampollo. Nel 2013 Giuliano Alesi accede alle gare internazionali dopo aver maturato la minima esperienza indispensabile nelle gare d'esordio. *«È bene che i ragazzi conoscano fin dai primi momenti l'ambiente internazionale in cui sono destinati a correre»* – spiega Jean – *«Perciò preferisco che mio figlio si impegni da subito nelle serie più importanti al mondo, piuttosto che correre nelle gare della 'cucuzza'»*. Non c'è niente da fare, latini si nasce. Figuriamoci Alesi, francese di Alcamo.

Adrien Tambay, ora pilota Audi

Manager rinforzato. Se avere il babbo ex F.1 non è sufficiente, il rinforzo arriva dall'interno del team. Nel 2006 Adrien Tambay (oggi pilota Audi in GT) è assistito da papà Patrick, dal sorriso perenne e contagioso, che però cade in drastici cambi di umore quando il figlio incappa in plateali errori. Ma sotto la tenda del team si fa vedere Alex Zanardi, che dispensa allegria e consigli, nelle sue frequenti visite alla squadra che porta il suo nome, sotto la gestione di Dino Chiesa.

Antonio Giovinazzi, partito da zero

Promozione. Da ottenere non solo in carriera ma anche a scuola: impegno da non tralasciare, a costo di tenere aggiornato il programma ministeriale portando i libri in pista. *«Fosse vero se tutti gli studenti rendessero negli studi come fa Antonio»*. Così si esprime il corpo insegnante di Giovinazzi, studente (assente?) modello, ligio nel non perdere il filo con le materie scolastiche, fin dagli anni delle medie, per diplomarsi infine in Ragioneria. Studiando più in circuito che in classe, ovviamente.

Max Verstappen, il nuovo numero Uno

Vita sociale. Anche questa si svolge prevalentemente in pista, dove i futuri piloti di F.1 tessono le loro relazioni. Max Verstappen eccelle anche in questo campo – e qui si entra nel gossip – facendosi notare nel romantico tramonto egiziano del circuito di Sharm el Sheik insieme a Seychelle de Vries, sorella di Nyck (il circus del karting è come quello della F.1: ci sono tutti quelli "che contano"). Ma non

scherza pure il fascino della danese Michelle Gatting (destinata un giorno al trionfo nel Ferrari Challenge Europe), compagna di marca di Max nel team CRG e di tre anni più grande di lui: del resto, quale maschietto è mai rimasto insensibile davanti a una girl più adulta? Per chiudere l'argomento senza ficcanasare oltre, fermiamoci dopo aver augurato ogni felicità alla coppia che oggi è George Russell a formare insieme a Seychelle de Vries: l'inglese dallo sguardo magnetico, già solito a scambiarsi impressioni nel paddock con il fratellino di quest'ultima, avrà fatto colpo sulla dolce olandesina fin dalla conquista dell'Europeo karting, nel 2012.

Valtteri Bottas, il ragazzo bermuda e ciabatte

Professione. Torniamo seri e facciamo i professionisti? Macché: alla sua prima vittoria in una serie internazionale, in Formula A alla WSK di Jesolo nel 2006, Valtteri Bottas si fa trovare impreparato, quando viene chiamato alla premiazione: finalmente rintracciato, viene sorpreso già in bermuda e ciabatte. Fatto rivestire alla svelta, riesce a fare in tempo per non perdere la cerimonia a podio. Alla professionalità è attento anche Jos Verstappen. Nelle successive stagioni, ai primi successi di Max, l'olandese si ritrae quando si tenta di coinvolgerlo in qualità di ex pilota di F.1 nelle occasioni ufficiali, come le conferenze stampa dopo le gare: *«Il mio momento è finito* – dice – *ora tutto lo spazio deve andare ai giovani ragazzi»*.

Gelael, l'aiuto di Bon Giovi

Cenerentola. A fine stagione 2011 il manager indonesiano Ricardo Gelael si incuriosisce sui telai PCR, che mostrano di essere competitivi in KF2 nelle mani di Antonio Giovinazzi. L'asiatico ha allestito un team apposta per suo figlio Sean e vorrebbe rinnovare il parco tecnico per l'anno successivo. I test dimostrativi che vengono in breve organizzati a Sarno, presente lo stesso Giovinazzi come pilota ufficiale del costruttore, danno ottimo esito: Gelael non ha dubbi... sul pilota, subito arruolato nel team Sean GP. Per la coppia formata da Antonio Giovinazzi e Sean Gelael è programmato un ambizioso percorso verso le monoposto, che trasforma il kart del pugliese in cocchio dorato, con su il logo dello sponsor KFC – Jagonya Ayam. Antonio capisce che non è una favola e indossa felice la nuova tuta, con la quale sale sul suo ultimo podio in kart a Val d'Argenton.

De Vries e Chiesa, che coppia!

Dedizione. Nyck de Vries, dopo l'ultima trionfale stagione in kart (due titoli mondiali in saccoccia, KF1 e KF2), a fine 2011 saluta il suo team manager Dino Chiesa ma al cuore non si comanda: il piccolo olandese propone di continuare a seguire il team nei test invernali in qualunque ruolo,

La rivalità tra Leclerc e Verstappen

Duelli. Nel 2012 tiene banco quello che sembra non aver mai fine tra Max Verstappen e Charles Leclerc. Uno dei momenti più caldi si verifica all'appuntamento WSK di Val d'Argenton, in Francia, dove in una manche i due si agganciano in staccata e volano fuori in fondo al rettilineo di partenza. Riemergono imprecando dalla via di fuga. Impeccabile Max, che si spazzola la tuta con le mani, prima di rientrare nel paddock.

che sia montare la tenda o altri lavori di supporto. Dal karting è difficile staccarsi, come non solo lo stesso Michael Schumacher dimostrò, dopo aver raccolto la sua messe di Mondiali F.1: anche Nico Rosberg, in procinto di ricominciare il Mondiale 2013 nuovamente in Mercedes, scende a Muro Leccese per girare con i kart di Dino Chiesa. Gli si incolla De Vries, che come promesso torna tra i vecchi amici e non perde di vista le mosse dell'esperto top driver.

Lando Norris, il combattente

La corona scivola. Ci vuole un attimo a veder sfuggire l'obiettivo, quando il titolo sembra ormai in tasca. Nel 2013 Lando Norris a Ortona, al termine di una gara compromessa da una dannosa bagarre dopo il via, conclude in posizione arretrata e rientra a fine gara in singhiozzi, certo di aver perso all'ultimo momento il titolo europeo KF Junior. Fanno tenerezza le lacrime del tredicenne inglese, che non ha ancora completato lo sviluppo fisico. Ancora mingherlino, appare come un bambino al quale è stato sottratto il giocattolo preferito. Ma è lo stesso inviato di Autosprint che interviene per rincuorarlo: la gara è stata rocambolesca per tutti i favoriti, nessuno dei quali lo ha scavalcato in classifica, e il titolo Europeo è suo per un soffio. Così il piccolo Lando ritrova il sorriso, che sfoggerà di nuovo l'anno dopo a Essay, in Francia, dove diventerà campione del mondo in classe KF. A Ortona, Norris guarda dal basso verso l'alto Verstappen, vincitore dell'Europeo KF. Un giorno lo raggiungerà, sia nella statura fisica che nel Mondiale F.1. Nessuno saprà mai se Norris può aver pensato a questo episodio, mentre a Sochi gli sfuggiva di mano la sua prima vittoria in Gp. Ma chissà, forse un giorno il nuovo "doppio iridato" F.1, proveniente dal Mondiale di Karting, potrebbe diventare lui. ●

Montecarlo
una prima da ibrido

4 TAPPE E DICIASSETTE PROVE SPECIALI IN PROGRAMMA PER L'EDIZIONE 2022 CHE INAUGURA LA NUOVA ERA DELLE RALLY1. SI GIOCHERÀ TUTTA SULLE ALPI MARITTIME

di Marco Giordo

Ci siamo, il mondiale 2022 è dietro l'angolo pronto a partire con la 90ª edizione del Rally di Montecarlo, prima prova del Campionato del Mondo e gara d'esordio delle nuove vetture Rally 1, che è in programma tra meno di tre settimane. La corsa del Principato si svilupperà stavolta tutta nel sud della Francia soprattutto sulle speciali delle Alpi Marittime, con il ritorno del parco assistenza al porto di Montecarlo. Niente più quindi quest'anno trasferta sulle Hautes Alpes a Gap, dove la prova si era trasferita dal 2014. La gara è composta di 4 tappe per un totale di 17 prove speciali e complessivi 296,03 km cronometrati, un chilometraggio standard stavolta, visto che la pandemia non ha causato l'introduzione del coprifuoco in Europa e quindi in Francia, dove l'anno scorso entrava in vigore addirittura dalle ore 18. Dopo i tre giorni di ricognizioni sul percorso programmati da lunedì 17 a mercoledì 19 gennaio, la prova monegasca prenderà il via giovedì 20 gennaio al mattino alle ore 9.31 con lo shakedown che sarà ospitato a Peille (2,29 km), e che sarà riservato esclusivamente solo alle nuove vetture Rally 1 che faranno così il loro esordio ufficiale. Poi alle ore 18.45 dal Principato di Monaco il via della prima tappa totalmente in notturna, composta da 38,45 km cronometrati con la prima speciale di Lucéram-Lantosque (15,20 km) in programma alle 20.18 seguita da La Bolléne Vesubie-Moulinet (23,21 km) alle 21.31, con alle ore 23.21 il ritorno delle vetture al parco assistenza di Montecarlo. La seconda tappa, venerdì 21 gennaio, prevede 6 crono (tre ripetuti due volte) e 97,86 km cronometrati con le prove speciali di Roure-Beuil (18,33 km), Guillames (13,49 km) ed Entrevaux (17,11 km), senza assistenza e con solo un cambio gomme a metà giornata a Puget-Théniers ed assistenza finale a Montecarlo alle 18.42. Poi sabato 22 le prove speciali in programma sono 5 per complessivi 92,46 km cronometrati, si inizia con la prova di Le Fugeret (16,80 km) seguita dai crono ripetuti due volte di Malijai (17,04 km) e Thoard (20,79 km). Niente assistenza a metà giornata, è previsto solo un cambio gomme a Digne les Bains, con assistenza finale a Montecarlo alle 19.01. Infine domenica 23 la tappa finale con 4 speciali per un totale di 67,26 km cronometrati, vale a dire i crono ripetuti due volte di La Penne (19,37 km) ed Entrevaux (14,26 km), che nel secondo passaggio delle ore 12.18 ospiterà la power stage finale.

LOEB, VOGLIA DI GRAFFIARE CON LA PUMA

L'edizione 2022 del Rally di Montecarlo si disputa dal 20 al 24 gennaio. La prima sfida dell'anno è stata preceduta da una lunga serie di test con le nuove Rally1. Qui a sinistra in azione Loeb all'ennesimo ritorno, stavolta al volante della Ford Puma

MONDIALE RALLY

I principali iscritti

Ecco chi sono i principali equipaggi iscritti che saranno i protagonisti di questa 90ª edizione del "Rallye Automobile Monte-Carlo", che avrà un massimo di 75 equipaggi al via. La lista ufficiale degli iscritti è capeggiata dalla Toyota Yaris Rally 1 numero 1 dell'otto volte "world champion" Sébastien Ogier, e sarà resa nota al completo dalla FIA il 10 gennaio prossimo. Di seguito ecco l'elenco fornito dagli organizzatori:

RALLY 1	
1 Sébastien Ogier / Benjamin Veillas	Toyota Yaris Rally1
33 Elfyn Evans / Scott Martin	Toyota Yaris Rally1
69 Kalle Rovanperä / Jonne Halttunen	Toyota Yaris Rally1
18 Takamoto Katsuta / Aaron Johnston	Toyota Yaris Rally1
2 Oliver Solberg / Elliott Edmondson	Hyundai i20 Rally1
8 Ott Tanak / Martin Jarveöja	Hyundai i20 Rally1
11 Thierry Neuville / Martijn Wydaeghe	Hyundai i20 Rally1
42 Craig Breen / Paul Nagle	Ford Puma Hybrid Rally1
44 Gus Greensmith / Jonas Andersson	Ford Puma Hybrid Rally1
19 Sébastien Loeb / Isabelle Galmiche	Ford Puma Hybrid Rally1
16 Adrien Fourmaux / Alexandre Coria	Ford Puma Hybrid Rally1

WRC2 T	
Marco Bulacia / Marcelo Der Ohannesian	Škoda Fabia Rally2
Eric Camilli / Bastien Roche	Citroën C3 Rally2 – Sainteloc Junior Team
Aaron Johnston / Kihurani Alex	Citroën C3 Rally2 – Sainteloc Jun.team
Nicolay Gryazin / Konstantin Aleksandrov	Škoda Fabia Rally2 – Toksport
Andreas Mikkelsen / Xxx	Škoda Fabia Rally2 – Toksport
Johan Rossel / Valentin Sarreaud	Citroën C3 Rally2 – Ph Sport

WRC2	
Fabrizio Arengi / Massimiliano Bosi	Škoda Fabia Rally2
Eamonn Boland / M.j.	Ford Fiesta Rally2
Carlo Covi / Michela Lorigiola	Škoda Fabia Rally2
Chris Ingram / Ross Whittock	Škoda Fabia Rally2
Johannes Keferbock / Ilka Minor	Škoda Fabia Rally2
Freddy Loix / Pieter Tsjoen	Škoda Fabia Rally2
Mauro Miele / Luca Beltrame	Škoda Fabia Rally2
Maurizio Morato / Enrico Gallinaro	Škoda Fabia Rally2
Grégoire Munster / Louis Louka	Hyundai i20 Rally2
Pierre Ragues / Julien Pesenti	Volkswagen Polo Rally2
Frédéric Rosati / Philippe Marchetto	Hyundai i20 Rally2
Jean-Michel Raoux / Laurent Magat	Volkswagen Polo Rally2

WRC2 T	
Enrico Brazzoli / Manuel Fenoli	Ford Fiesta Rally3
Jan Cerny / Terezinska Cernohorsky	Ford Fiesta Rally3
Sami Pajari / Enni Mälkönen	Ford Fiesta Rally3

RGT	
Roberto Gobbin / Fabio Grimaldi	Abarth 124 Rgt
Martin Rada / Jaroslav Jugas	Abarth 124 Rgt
Raphaël Astier / Frédéric Vauclare	Alpine A110 Rgt

ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DI MONTECARLO	
2012	Loeb-Elena (Citroën Ds3 Wrc)
2013	Loeb-Elena (Citroën Ds3 Wrc)
2014	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2015	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2016	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2017	Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta Wrc)
2018	Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta Wrc)
2019	Ogier-Ingrassia (Citroën C3 Wrc)
2020	Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc)
2021	Ogier-Ingrassia (Toyota Yaris Wrc)

Fronte del **palco**

PIERO LONGHI ALZA IL TIRO PER LA SERIE MONOPOSTO CON SEI APPUNTAMENTI DEL TROFEO ACIA CUI SI AGGIUNGE LA NOVITÀ DEL TROFEO TOPJET F.2.0 CUP. SI PARTE DA MONZA IL 24 APRILE. *«CI HANNO CONVINTO L'ENTUSIASMO ED I NUMERI DEL 2021»*

di **Rosario Giordano**

Piero Longhi alza il tiro per il 2022 ed il prossimo TopJet F2000 Formula Trophy si annuncia ricco di novità e tanto agonismo, suddiviso su più categorie. Sei appuntamenti per il Trofeo ACI arricchite dalla tappa austriaca al Red Bull Ring.
Confermata la partecipazione delle monoposto di F.3, la classe regina, della sempre più apprezzata serie che da la possibilità sia di coltivare la passione per le corse in pista, sia di crescere sportivamente e proiettarsi verso categorie maggiori. Ad arricchire la competizione e lo spettacolo in pista, tra le varie auto a ruote scoperte ammesse, arriva il Trofeo TopJet F.2.0 Cup riservato alle Formula Renault, una gara nella gara ma sempre con griglia unica.
«*I numeri hanno dato ragione piena nel 2021, con una partecipazione media di oltre 24 vetture a gara e questo ci ha spinto ad investire per offrire ulteriore visibilità e prestigio alla nostra serie che si esalta in Italia e si arricchisce con l'appuntamento oltre confine* - afferma Piero Longhi - *L'inserimento negli ACI Racing Week End favorirà la logistica e le nostre gare saranno tutte in concomitanza con i maggiori campionati italiani. La copertura televisiva prodotta da ACI Sport garantirà un servizio di qualità eccellente a favore della visibilità. Il fine di TopJet F2000 Formula Trophy è quello di far vivere la passione al meglio con investimenti contenuti ed allo stesso tempo favorire la crescita sportiva di ciascuno*».

Confermato il format del week end con 2 turni di prove libere da 25 minuti, una qualifica sempre da 25 minuti e della stessa durata le due gare. Il tutto con griglia unica e classifiche separate a seconda delle classe, dei Trofei e dei relativi montepremi. Tutte le gare saranno trasmesse in diretta TV e saranno realizzati servizi di approfondimento dedicati ai fine settimana. Si inizia da Monza il 24 aprile, poi l'8 maggio ad Imola ed il 5 giugno in Austria al Red Bull Ring. Nel week end del 3 luglio sarà Vallelunga ad ospitare il 4° appuntamento stagionale, prima della pausa estiva. Nuovamente a Vallelunga il 18 settembre e round conclusivo a Misano il 5 novembre nel contesto del Gruppo Peroni. Non è esclusa qualche piacevole sorpresa estemporanea. Nel 2021 successo per Bernardo Pellegrini su Dallara 313 Volkswagen alla fine del duello con Dino rasero, campione 2020 su Dallara 317. ●

CALENDARIO TOPJET F2000 FORMULA TROPHY	
Monza	24/04
Imola	08/05
Red Bull	05/06
Vallelunga	03/07
Hockenheim	31/07
Vallelunga	18/09
Misano	05/11

Mastro Babbo Natale ed **Angel Righi** (Natalina) con un mezzo **Pasquarelli Auto** nel Villaggio di Piazza Salotto

Tutto esaurito al **Babbo Natale Day's** di Pescara

TANTI REGALI RACCOLTI PER LE CASE FAMIGLIA D'ABRUZZO

Tre giorni contrassegnati da un grande successo di pubblico per l'evento "**Babbo Natale Day's**" organizzato in piazza Salotto, "cuore" del centro cittadino di Pescara. Sotto la direzione artistica di **Claudio Marastoni** sono sfilati decine di aspiranti al titolo di "*Babbo Natale dell'anno". Ad aggiudicarsi il titolo, una coppia di marito e moglie originari della Puglia, ma residenti a Spoltore:* **Miriam di Staso** e **Mimmo Pappadà** sono risultati i migliori alla luce delle prove attitudinali. All'interno del Villaggio di Babbo Natale, ha entusiasmato l'area dedicata a **Pasquarelli Auto**, con l'esposizione di diverse autovetture rigorosamente di colore bianco, in un contesto scenografato in stile Natalizio, affiancate sempre dal Mastro Babbo Natale e dalle apprezzatissime "Nataline". Una importante area del villaggio, infatti, è stata interamente dedicata ai ragazzi "speciali" appartenenti a diverse associazioni del territorio pescarese impegnate nel campo della disabilità. Un evento inclusivo a tutti gli effetti con le associazioni che hanno allestito per l'occasione stand per la vendita di idee regalo e opere a tema natalizio. Tra queste *Aism, Anffas, Arda, Age, Diversuguali, La Nave, Cosma, Percorsi e Wolf Pescara Castellammare Onlus. Su interessamento dello stesso primo cittadino pescarese, il sindaco* **Carlo Masci**, è stata inoltre attivata una fattiva collaborazione con il *comitato abruzzese della Croce Rossa Italiana che ha raccolto doni e giocattoli per i bambini meno fortunati ospitati negli ospedali pediatrici e nelle Case famiglia della regione. Grande la partecipazione dei cittadini pescaresi che hanno donato numerosi giocattoli che saranno distribuiti in questi giorni dai "dottor clown". La manifestazione è stata organizzata dall'associazione culturale Apat, con il patrocinio del Comune di Pescara e la collaborazione dell'Assessorato al turismo e grandi eventi e dell'Assessorato alle politiche per la disabilità presenti all'evento con gli assessori* **Alfredo Cremonese** e **Nicoletta Di Nisio**. Testimonial dell'evento il campione olimpico e mondiale di nuoto **Massimiliano Rosolino** e la ballerina **Natalia Titova** che sono stati ospiti anche alla serata di gala organizzata nel noto ristorante "*Caffe Letterario Cinque Sensi" situato all'interno del "Museo D'Annunzio" e diretto dal noto imprenditore* **Luigi Di Fabio**. Fondamentale, poi, il contributo di *Caffe Mokambo, Artigian mobili, Legno professional, Pasquarelli auto, Particolary, Black&White, Star dance school, Asd Aternum ginnastica Pescara, Community pet asd, Radio Delta1, la cantante* **Angelica Volpi**, lo scenografo **Stefano Boffi** e la speaker del Villaggio **Simona Barchetti**, la Bottega del teatro, Cipria intimo e moda, **Giuseppe Bucaria**.

Il momento della premiazione con il Sindaco **Carlo Masci** e **Natalia Titova**

Gabellini spinge Mini e Bmw

PASSATO DAL RUOLO DI PILOTA A QUELLO DI ISTRUTTORE E PUNTO DI RIFERIMENTO STEFANO È ARTEFICE E CENTRO DI GRAVITÀ DEI DUE CAMPIONATI DI SUCCESSO

di **Dario Lucchese**

Nell'anno che ha visto il Mini Challenge Italia tagliare il traguardo delle dieci edizioni, ha preso contemporaneamente il via la Bmw M2 Cs Racing Cup Italy. Due monomarca, una sola anima. Fin dal 2015 la Promodrive si occupa di coordinare la serie tricolore riservata alle John Cooper Works. Ma due è sempre meglio di uno. Così, nella stagione che si è appena conclusa, sotto la stessa ala è partito anche il campionato che vede protagonista le sportive bavaresi spinte dal TwinPower Turbo di 2.979 cc. Impegno raddoppiato anche per Stefano Gabellini, numero uno della Promodrive, ormai ex pilota passato ad altri ruoli. Una carriera quella del romagnolo (56 anni), che ha sempre ruotato intorno al marchio dell'Elica. L'ultima vera gara risale al 2012 a Spa nella Superstars, al volante di una M3 E92 del team Dinamic. Dopo di allora soltanto un paio di apparizioni: con la Caal Racing nella Nascar europea l'anno seguente e nel 2014 nel Campionato Italiano Turismo Endurance, ancora su una Bmw, per l'occasione quella della Zerocinque Motorsport. «*Ho appeso il casco al chiodo per problemi fisici* (alla schiena). *Ma forse era proprio giunto il momento di mettere un punto, anche se alla pensione non ci penso neppure*», ci spiega Gabellini. La regola è guardare sempre avanti. Pur senza rinnegare il suo passato.

«*Il mio legame con Bmw affonda le sue radici all'inizio della mia carriera. In più di 25 stagioni trascorse in pista, ho quasi sempre guidato delle vetture bavaresi. In fondo prima ancora che pilota, mi reputo un vero appassionato e tifoso del marchio. Con la Bmw ho corso nel Superturismo alla fine degli anni Novanta e poi nell'Euro Stc e nel Super Produzione con la Cibiemme. Al volante di una M3 nel 2005 ho vinto il titolo Etcs e con una BMW 550 l'International Superstars nel 2008. Sono stato pilota ufficiale Bmw Italia nel 2001 e nel 2010 e 2011 con il team Roal di Roberto Ravaglia*».

- Ravaglia, ma anche Gianni Morbidelli: due personaggi che fanno parte del passato, ma anche del presente di Gabellini.

«*È come una congiunzione di eventi. Il primo è stato il mio team manager e oggi collabora con me nella M2 Cup; collaborazione di cui sono onorato. Gianni l'ho avuto come compagno di squadra sia nel periodo del Superturismo che del Super Produzione e della Superstars. La sua conoscenza inizia però ai tempi del kart, più esattamente nel 1982. Io al suo confronto ero un amatore; lui un ragazzino che iniziava la propria ascesa verso il successo e la Formula 1. Ho sempre avuto una grande stima per Morbidelli; così ho voluto che facesse il coach nella Academy del Mini Challenge*».

DUE CORPI ROMBANTI E UNA SOLA ANIMA
Due serie monomarca, ovvero Mini Challenge Italia, sopra, e Bmw M2 Cs Racing Cup Italy, nell'altra pagina, e un elemento unificante e fondamentale, ovvero Stefano Gabellini, sotto

- Quali saranno le novità più importanti del campionato 2022?
«*Di sicuro continueremo con il nostro progetto dedicato ai giovani, riconfermando Morbidelli nelle vesti di tutor. Ma come già annunciato, il Mini Challenge Italia si farà in tre. Oltre alla Academy riservata alle vetture Lite, avremo ancora al via le Pro. Quindi ci sarà il debutto delle nuove Evo, ancora più veloci e performanti*».

- Invece, sul fronte della Bmw M2 Cs Racing Cup Italy?
«*Sarà il secondo anno e devo dire che siamo molto contenti di come sono andate le cose nel 2021. Anche lì abbiamo pensato di fare partire una nuova iniziativa rivolta ai giovani under 25, introducendo nello stesso tempo una classifica per gli "over" che al momento mancava. Prevediamo una crescita dei numeri. Nel primo anno sono state vendute 17 vetture, andando ben oltre le aspettative. Soprattutto considerando che la stagione è partita in fretta e furia. L'obiettivo per questo seconda edizione è di averne in griglia 22*».

- Qual è la tua scommessa personale?
«*In questo momento mi godo il fatto che Mini e Bmw sono due belle realtà nel panorama dei monomarca nazionali ed io in qualche modo ne sono l'artefice. A livello di immagine e comunicazione entrambe le serie sono ottimamente supportate. Prima del Covid avevamo mediamente 500 ospiti nei weekend Mini. A livello tecnico è stata creata una bella filiera. Vedo un percorso ben delineato, specialmente per i più giovani. Chi comincia con l'Academy, oggi ha uno sbocco importante nella Evo, sempre rimanendo nell'ambito nel Challenge. L'altro step è quello di passare nella M2 Cup, con una vettura che grazie ai 450 cv di potenza e alla trazione posteriore si avvicina molto alle Gt. Il mio sogno è di vedere uno dei nostri ragazzi iniziare dalle Lite e finire a Monaco come pilota ufficiale, dopo avere fatto un percorso proposto da Bmw Italia*».

- Come sono cambiati i tempi per i più giovani, rispetto a quelli in cui correvi tu?
«*Emergere in questo sport è sempre stato difficile, perché bisogna considerare anche l'aspetto economico. Una volta però c'erano le monoposto oppure niente. Una mentalità molto lontana a quella di adesso. Oggi sono tanti i piloti come Mattia Drudi, che guardano alle ruote coperte senza perdere del tempo. Gli antesignani di questa filosofia furono Fabrizio Giovanardi e lo stesso Ravaglia. Pian piano le cose sono cambiate radicalmente*».

- Da ex pilota ed istruttore di guida, cosa significa insegnare ai ragazzi?
«*Significa trasferire loro le tue conoscenze, nella speranza di vederli crescere. L'Academy del Mini Challenge Italia è nata nel 2020. In due anni sono passati tra le nostre fila diversi giovani molto promettenti. Per esempio Giorgio Amati, che è poi approdato in un campionato più importante, e la scorsa stagione Federico Bagnasco (vincitore del Challenge 2021) e Federico Casoli. Ricordiamoci in fondo che anche Niki Lauda iniziò con le Mini*».

- Qual è la figura tipo del giovane di oggi?
«*Oggi c'è molta passione, ma meno conoscenza e consapevolezza del passato. Quando ho debuttato in macchina sapevo tutto delle corse e non ero il solo. Ma voglio dare anche un consiglio, che è quello di studiare bene i regolamenti: una cosa che ritengo fondamentale, ma che fanno davvero in pochi*».

- Che cosa viene offerto in più ai ragazzi, rispetto a 20 anni fa?
«*Le opportunità per imparare si sono ampliate enormemente. Un nostro weekend di gara nella Academy inizia per esempio il giovedì sera con il track walk assieme a Morbidelli. Una volta la pista non te la spiegava nessuno. Poi è un susseguirsi di briefing dopo le libere e le qualifiche, molto utili ad apprendere i propri errori. Per una nostra precisa scelta non stiamo lì ad analizzare l'acquisizione dei dati, pur avendola a disposizione. Raccogliamo degli spunti e ne discutiamo, ma evitiamo che i ragazzi trascorrano dieci ore al giorno davanti al monitor. Personalmente ritengo che per loro sia più importante impiegare quel tempo vivendo a fianco dei meccanici e di Gianni. Al termine del fine settimana consegniamo loro la sim video e gli diamo i compiti per casa*».

- Guardiamo alla prossima stagione. Quali saranno le altre novità?
«*A Riccione, dove c'è la nostra sede operativa, stiamo costruendo le prime 15 John Cooper Works Evo che debutteranno il prossimo anno: è una grande soddisfazione, oltre ad essere promoter, fare anche il costruttore delle vetture. Abbiamo già effettuato alcuni chilometri di collaudo con il primo prototipo. Nel 2022, per dare più tempo ai team, in due weekend la* Bmw M2 Cs Racing Cup (che partirà da Monza il 24 aprile) *e il* Mini Challenge Italia (che scatterà invece a giugno) *non saranno in simbiosi. Poi c'è l'aspetto montepremi, superiore ai 100.000 euro in ciascuno dei due campionati*». ●

Nino Farina
campione da riscoprire

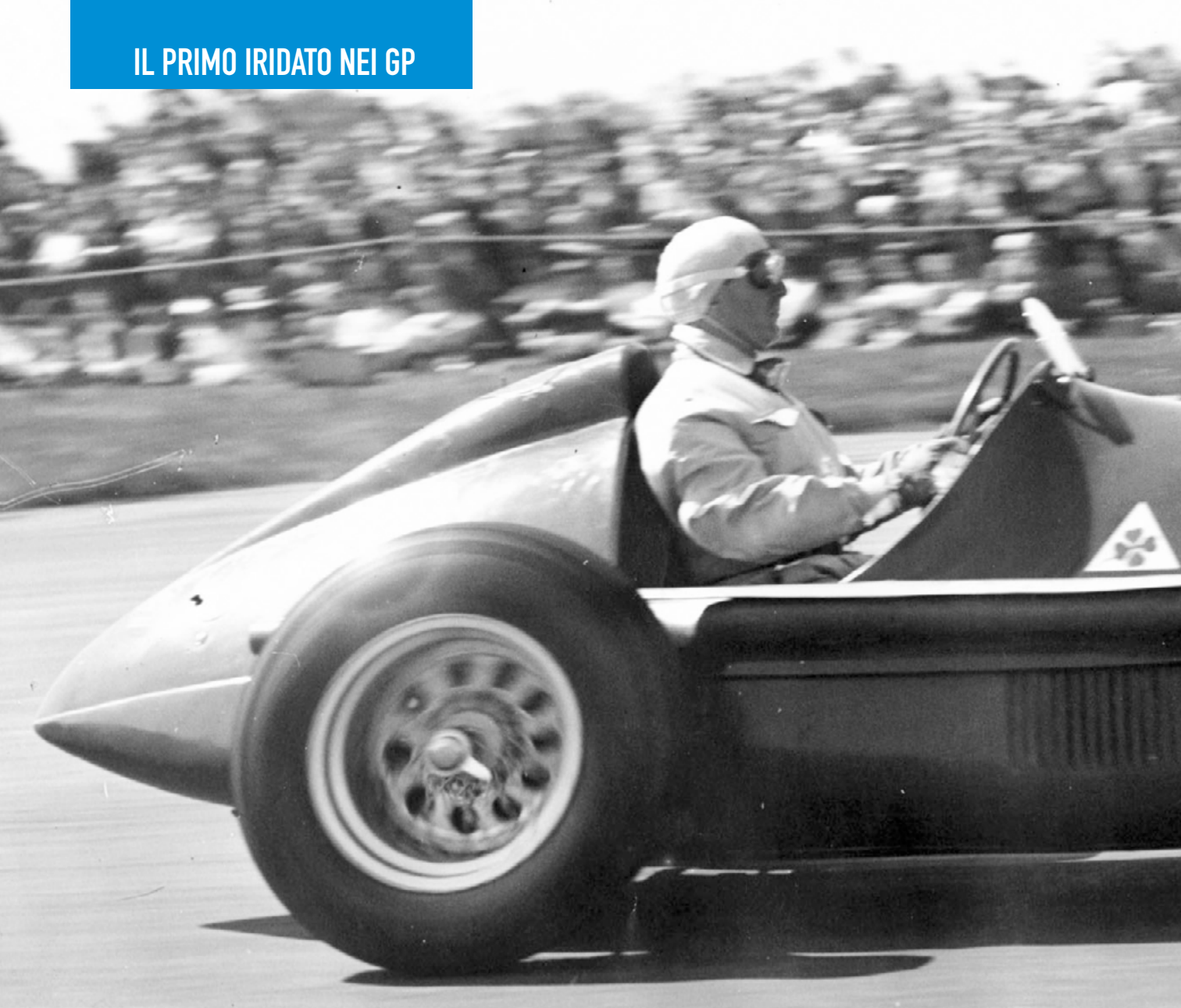
IL VINCITORE INIZIALE IN F.1 NEL 1950, LAUREATO IN LEGGE, RESTA A TUTT'OGGI ESEMPIO DI PILOTA FORTISSIMO E SOPRAFFINO OLTRE CHE PERSONAGGIO RICCO DI CLASSE E STILE

di Paolo Ceratto

*«**Nino Farina** era l'uomo del coraggio che rasentava l'inverosimile. Capace di bravate ardite che erano spesso la sua mossa vincente. Un grandissimo pilota, ma per il quale bisognava stare sempre in apprensione..»* - questo l'incipit con il quale Enzo Ferrari descriveva il dottor Giuseppe Farina, per tutti: Nino Farina. Nino era nato a Torino il 30 ottobre 1906 da una famiglia di carrozzieri, suo padre Giovanni aveva fondato la "Carrozzeria Farina" mentre lo zio Battista gli si affianca giovanissimo in quello che diventerà poi un marchio unico e inconfondibile di stile del made in Italy: la famosa "Pininfarina".
Nino era laureato in legge e il suo unico amore (oltre alla moglie Elsa Giarretto di origini sud-americane che sposerà il 31 dicembre 1947 nel Santuario della Consolata con lo zio Pinin come testimone) fu l'automobilismo. Sport che praticò dagli anni '20 ai '50, con il fiore all'occhiello della vittoria nel 1°campionato mondiale di Formula Uno. Si laureò Campione del mondo all'autodromo di Monza vincendo il XXI Gp d'Italia il 3 settembre 1950, in una galoppata di 504 chilometri alla guida dell'Alfa Romeo 158. La famosa "Alfetta" con il numero 10.

LA PRIMA "EFFE" DI CASA ALFA

Tra le Alfa Romeo ufficiali condotte dalle "tre Effe" Farina, Fangio e Fagioli, Nino è il primo a cogliere l'alloro iridato, nel 1950 al volante della mitica "Alfetta"

Quel 3 settembre 1950 rimane negli annali dell'automobilismo: non solo Nino Farina è il primo pilota italiano a fregiarsi del titolo di Campione del mondo, ma è anche il primo pole-man e il primo a segnare il giro più veloce in gara. Un risultato che viene battezzato con una definizione inglese: "the hat trick" (il trucco del cappello) dal cricket, per definire una tripletta.
Tutto era cominciato nei primi anni '20 sotto la regia del padre Giovanni che regalava a Nino una Temperino da corsa con la quale gareggiare a soli 15 anni nella "Sassi-Superga". Quella vetturetta possedeva una meccanica bicilindrica, sviluppata dai fratelli canavesani Temperino, con l'ossatura della carrozzeria elaborata dalla Carrozzeria Farina che adottava il metallo al posto del legno.
Successivamente, nel 1930, Nino si cimentò nella classica "Aosta - Gran S. Bernardo" a bordo di una Alfa Romeo 6C dove patì la prima di svariate fratture che costellarono la sua vita di corridore. Malgrado incidenti e infortuni, in 22 stagioni di corse, Nino continuò a gareggiare e sempre su vetture italiane: Alfa Romeo, Maserati, Lancia e per ultima la Ferrari. Fu campione italiano assoluto dal 1936 al 1939 con l'Alfa Romeo di cui era 1°guida dal 1938. E vinse anche l'ultimo Gran Premio di Tripoli in Libia nel 1940. Nel 1936 arrivò 2° alla X Coppa delle Mille Miglia, e ancora 2° nel 1937 insieme a Stefano Meazza e ancora 2° nel 1940 con Paride Mambelli. Non importava la cilindrata o la categoria, per Nino l'importante era dominare l'ebrezza della velocità a tavoletta.
Durante il Fascismo, suo convinto promotore fu niente meno che Tazio Nuvolari. Al pilota torinese, all'indomani della brillante vittoria nella Coppa Ciano sul circuito livornese dell'Ardenza, il 30 luglio 1939, Tazio Nuvolari inviò un telegramma che Nino conservò gelosamente insieme ai suoi trofei. *«Avendo portato vittoria macchina con maestra esperienza confermati asso come pronosticai quando all'inizio conobbi tue doti stop bravo valoroso camerata tuo rivale est stato il cronometro stop sono certo di altre affermazioni che attendo per l'automobilismo italiano».*
E "Nivola" fu davvero un buon profeta.
Nel dopoguerra, Nino riprese a vincere sia con la Maserati che con l'Alfa Romeo. Nel 1949 approdò in Ferrari con una monoposto due litri a compressore con la quale vinse in Argentina il Gp di Rosario, primo, storico successo all'estero di una monoposto della Casa di Maranello.
Tornato all'Alfa nel 1950, celebrò a 44 anni il trionfo mondiale. Successivamente, la casa di Arese di proprietà dello Stato decise il ritiro dalle corse e Nino rientrò in Ferrari dove rimase fino al 1955, vincendo la 1000 km del Nurburgring, il Gp di Germania (1953) come la 1000 km di Buenos Aires (1954) oltre a conseguire numerosi piazzamenti.

Sportivamente, gli anni migliori furono proprio quelli con l'Alfa Romeo a cui si sentiva particolarmente legato. Oggi sarebbe felice di sapere che la Casa del Biscione è tornata a competere in Formula Uno. Allora, l'Alfa Romeo aveva una specie di monopolio con la vittoria. Erano gli anni delle 3 FA: Fangio, Fagioli e Farina che si affermavano sui circuiti internazionali in un periodo pionieristico dell'automobilismo con incredibili rischi sia per i piloti che per gli spettatori ad affollare le piste senza precauzioni.
Nino non era tipo da fermarsi davanti a niente e nessuno. Quando nella 1° gara del campionato del 1953, disputata il 18 gennaio sull'autodromo di Buenos Aires, si trovò davanti un uomo che attraversava la pista fu obbligato a farlo. Scansò l'uomo ma la macchina salì in cielo per ricadere sul pubblico che gremiva la pista. Per ordine del suo Presidente Juan Peron, presente alla corsa, non c'erano limiti e l'ingresso all'autodromo era aperto a tutti. Nell'incidente perirono 13 spettatori. Nino scrisse così alla moglie Elsa: *«Uscito incolume pauroso incidente. Ti abbraccio»*.

Tra la prima notizia dell'incidente e il rassicurante cablogramma alla moglie, Elsa visse a Torino delle ore drammatiche confortata come riporta il quotidiano La Stampa di allora da amici e amiche, tra queste anche l'attrice Caterina Boratto che cantò per lei diverse canzoni nel tentativo di distrarla dalla preoccupazione sulla sorte del marito.
Nino era devoto alla Madonna della Consolata che considerava sua protettrice; ma era anche superstizioso, come tanti uomini di sport. Ad esempio, addebitò la morte dell'asso transalpino Jean-Pierre Wimille ad una cena dove a tavola erano in 13.
Una volta gli chiesero: "Che valore dà ai presentimenti?" *«Moltissimo* - aveva risposto - *infatti non ne ho mai avuti»*.
Sempre pronto ad affondare il piede sull'acceleratore, passati i 50 anni, tentò per due volte l'avventura a Indianapolis. La seconda, pagando tutto di persona; quell'avventura spericolata in tutti i sensi sembrava perfetta, lui che amava andare sempre al massimo e che considerava il catino ovale di Indianapolis il circuito ideale. Aveva ricevuto anche un telegramma da Fausto Coppi che lo inco-

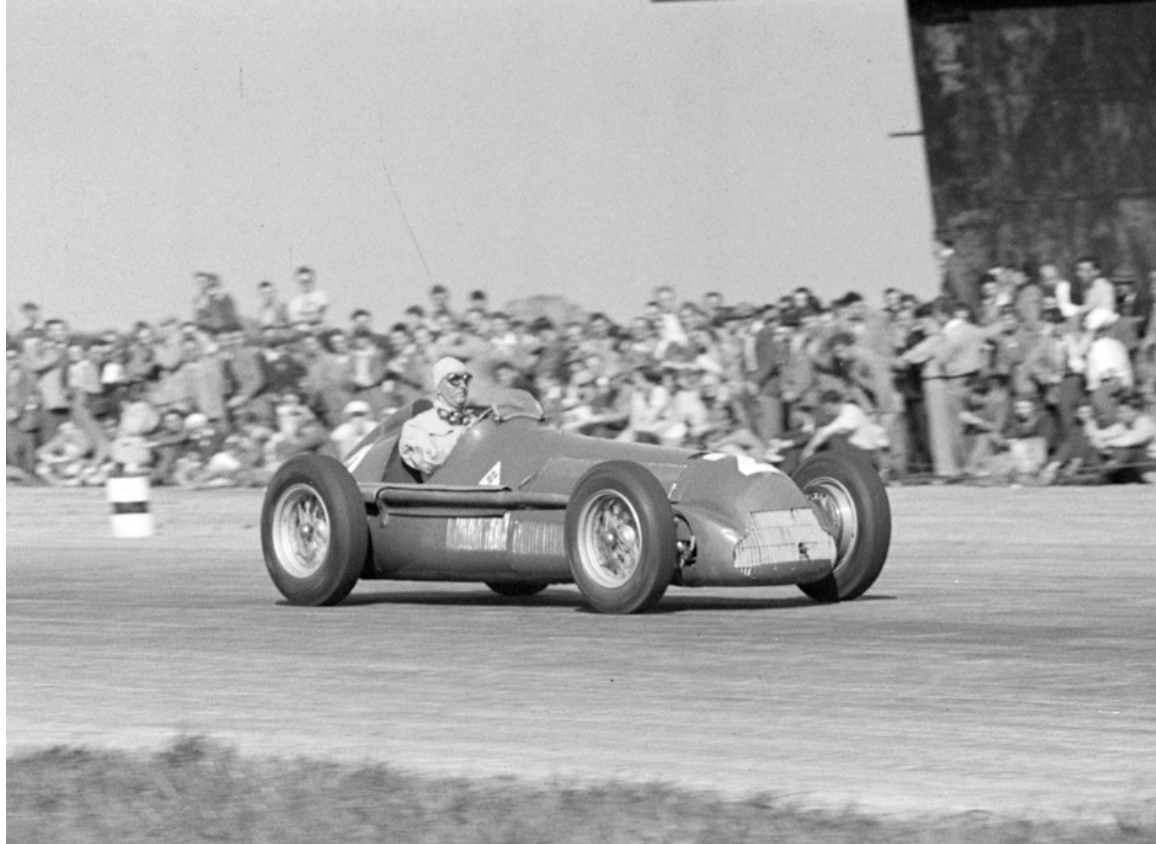
raggiava: "Ti sarò vicino fraternamente". Durante le prove, l'amico e pilota di riserva Keith Andrews scese in pista a testare la macchina, una Kurtis Kraft a motore Offenhauser. Alla curva nord del Motor Speedway ebbe un pauroso incidente che gli costò la vita distruggendo completamente la vettura. Il sogno americano con i suoi ricchi premi si spense per sempre. Nino non scese più in pista. Si rifiutò di annunciare che si sarebbe ritirato dalle corse. Pianse la perdita dell'amico ma anche perché per lui non ci sarebbe più stata un'altra corsa. Si tornava a una vita senza Gran Premi che non aveva mai conosciuto. Fu una transizione non facile, dall'automobilismo agonistico al gioco del golf con gli amici, segnato anche lì da un grave incidente stradale in direzione del 'green' di Biella dove perse la vita un suo amico e compagno golfista. Era un 17, nel mese di ottobre!
Nino amava prendere il sole sul terrazzo della casa all'ultimo piano in via Volta 3 a Torino e i vicini si divertivano a vederlo mentre si abbronzava o mentre s' impomatava di creme della moglie il viso e il corpo marcato dalle ferite dei tanti incidenti. Così

FORTISSIMO E AFFIDABILE

Coraggiosissimo, intrepido ma anche affidabile e consistente: sono queste le caratteristiche che consentono a Nino Farina di laurearsi primo campione del mondo di F.1 nel 1950 con l'Alfa Romeo

racconta l'avvocato Paolo Emilio Ferreri che allora aveva la finestra dello studio affacciarsi sulla terrazza dell'appartamento dei coniugi Farina.
Non fumava, ma teneva spesso una pipa spenta in bocca che amava mordere. Ogni mattina, per tenersi in forma, faceva ginnastica e seguiva con precisione una dieta per mantenere il peso forma salvo per i gianduiotti che non si faceva mai mancare. Diceva di se che era "un timido" e non amava farsi notare dalla gente. Uno spirito sabaudo improntato sull'ottimismo, sul rigore con la determinazione di non mettersi troppo in mostra ma distinguersi, in gran segreto, per l'oculatezza al risparmio dei propri averi.
Lasciato il mondo delle corse si era impegnato nel mondo degli affari, insieme al giovane figlio dell'imprenditore ginevrino Georges Filipinetti, Jean-Pierre, da cui lo ebbe quasi in 'affidamento'. Ebbe così modo di sentirsi in qualche modo 'padre' dato che non aveva avuto figli. Nino era stato un attento investitore e nemmeno la moglie ne era a conoscenza, a partire dal fatto che preferiva farsi ricompensare le vittorie in monete d'oro

al posto del contante. Con il figlioccio Jean-Pierre Filipinetti riuscirono a sviluppare dei buoni affari, anche un brevetto per un impermeabile pieghevole acquistato dall'Agip/Petroli da cui ricavarono 100 milioni di lire nel 1964.
Quando morì il 30 giugno 1966 per un incidente stradale sulla Route Nationale 6 in località Aiguebelle, fra Modane e Chambery era diretto a Ginevra a trovare il figlioccio. Quel giorno con la strada bagnata, Nino non guidava un automobile italiana ma una Ford Cortina Lotus che sbandando finì contro un albero. Il tachimetro sul cruscotto era fermo a 180 km... Jean Pierre Filipinetti si occupò delle esequie e volle che sulla bara ci fosse un vetro per permettere ad Elsa di salutare "il suo Nino" per un ultima volta.
Con la morte, Nino lasciava un patrimonio non indifferente: due appartamenti a Montecarlo, uno a Crans-sur-Sierre, uno a Saint-Vincent e due a Torino.

ICONA DELLA F.1 NEGLI ANNI '50
Ecco Nino, sopra, secondo da sinistra, tra Fangio, Bonetto e De Graffenried, altri piloti-simbolo negli Anni '50. Nell'altra pagina, è invece in azione al volante della fida e gloriosa "Alfetta"

In più, un conto corrente di oltre 700 mila Franchi svizzeri a Ginevra che Jean-Pierre Filipinetti gestiva gratuitamente per la vedova con deferente attenzione. Elsa divenne unica erede. E lei per prima rimase sorpresa dall'entità di quei beni. *«Ah il mio Nino, sì che mi voleva bene! E non voleva proprio che lavorassi più».*
In passato, Elsa aveva avuto per anni con un amica un negozio di moda vicino a Piazza San Carlo a Torino, ed era stata famosa la battuta di Nino che alla fine di una gara vinta si rifiutò di baciare la miss di turno che gli offriva le labbra oltre che i fiori: *«Io bacio solo mia moglie»*. Elsa era anche gelosissima e difendeva "il mio Nino" a spada tratta dalle fan più irruente. Si erano voluti un gran bene durante i quasi 20 anni di vita insieme.
Nel 1972, per ricordare il marito, Elsa con l'aiuto della giornalista Gisella Castagnoli, scrisse un libro di memorie e di ricordi: "A Braccia Tese" (Edizioni Sportive Italiane). Oggi quasi introvabile.
Il titolo prendeva spunto dall'elegante stile di guida di Nino durante le gare. In realtà, il libro non parla di corse ma descrive l'uomo coi suoi pregi e difetti e si chiude con queste parole: *«...io ho amato quell'uomo proprio perché, da campione, non perdeva la sua umanità».*
Umanità che però non si sedimentò nella memoria della gente. Forse a causa dei tanti incidenti o forse per la riservatezza della persona. Di quel periodo del dopoguerra, il ricordo automobilistico collettivo viene solitamente rivolto ad altri campioni come Juan Manuel Fangio e Alberto Ascari.
Grandi piloti che lo stesso Farina rispettava come avversari e ammirava come dei veri fuoriclasse.
Delle innumerevoli Case orologiere che s'inventano anniversari e creano modelli a dedica dei grandi campioni dell'auto, da Nuvolari a Senna, solamente Riccardo Zannetti, maestro orafo di Roma si ricordò di Nino Farina per un segnatempo di prestigio. Un pezzo unico in oro rosa 18k che Zannetti mise in asta a favore della Fondazione Crescere Insieme al Sant'Anna Onlus di Torino, ad aiutare i bimbi prematuri nel reparto di neonatologia guidato dal nipote di Nino, il professor Daniele Farina. Nessuno però lo acquistò. Malgrado la pubblicità televisiva, l'asta per il pezzo unico dedicato a Nino Farina rimase desolatamente deserta. Accadeva a Vercelli il 1°dicembre 2012.
Evidentemente la fama di primo campione che l'Italia avesse avuto in Formula Uno ed anche di primo "iridato" in assoluto non era bastata a farne una vera icona dell'automobilismo sportivo.
Elsa morì a Torino nella seconda metà degli anni '80 in modo inaspettato ed improvviso, dopo aver visto Jean-Pierre Filipinetti diventare padre di un maschio a cui dette il nome di Nino.
Jean-Pierre Filipinetti pochi mesi prima della morte di Elsa, si suicidava in Svizzera con un colpo di fucile. Con queste morti, sparirono anche le notizie sugli appartamenti ed il denaro vinto ed investito da Nino Farina in decenni di corse in giro per il mondo.
Prima di morire Elsa volle salvare le coppe e i trofei vinti dal marito donandole al cugino di Nino, l'imprenditore Sergio Pininfarina. Oggi sono visibili a Cambiano presso la fabbrica Pininfarina, nell'androne d'entrata.
Ad Arese, nel Museo dell'Alfa Romeo, ci sono foto, filmati e cartelli che celebrano il campione insieme a una Alfetta 158 in bell'evidenza. Una versione ulteriore, l' Alfa Romeo 159, con la quale Farina si aggiudicò il Daily Graphic Trophy a Goodwood il 29 settembre 1951, e Fangio il campionato mondiale del 1951, è invece possibile ammirarla al Museo nazionale dell'Automobile.
In zona Mirafiori sud, in via Formiggini, una scritta "Nino Farina (Giuseppe)" lo ricorda in un giardino che Torino, la sua Città, ha voluto dedicargli il 28 settembre 2000. ●

AL TERMINE DI UN'ANNATA DI F.1 INTENSISSIMA E RICCA DI DISCUSSIONI

I giusti meriti di Verstappen

Caro Walter, il mondiale è stato assegnato legittimamente. Con un arbitraggio tutt'altro che impeccabile ma tale da non falsare in modo determinante il verdetto, peraltro accettato per primo dallo stesso Lewis Hamilton, molto sportivo e ammirabile, per l'occasione. Un consiglio? Guardiamo avanti con immutata passione e con la speranza di avere una F.1 sempre emozionante e con una gestione arbitrale ancora più lucida e impeccabile, certo.

Sono un fan di Lewis, comunque, ripensando alla stagione appena terminata, a mente fredda (si fa per dire), bisogna ammettere che la Red Bull ha massimizzato ogni gara al massimo per Max con l'aiuto, quando ci è riuscito di Perez che ha fatto veramente il secondo pilota (e quindi non voglio più sentire parole di maggiordomi vari), mentre quest'anno il team Mercedes non è stato, per diverse volte all'altezza sul piano strategico e con un Bottas inutile, non ha mai aiutato il compagno di squadra, anzi non ha opposto la minima resistenza quando poteva e doveva cercare di mettere i bastoni tra le ruote a Verstappen. Lewis ha combattuto sempre da solo e ha fatto il massimo che ha potuto, l'unico errore lo si puo' imputare a Baku, quando Max ha sbattuto a pochi giri dalla fine, per il resto ha fatto una stagione stratosferica. Perdere un mondiale così non è accettabile, troppo rischioso arrivare all'ultima gara a giocarsi il titolo. Perchè hai il 50 % di possibilità, e se vinci è una stagione indimenticabile, ma se perdi è davvero terribile. Per me i veri vincitori del mondiale purtoppo sono la direzione corsa che ha mostrato un'incapacità da dilettanti in diverse situazioni, a partire dal Bahrain per finire proprio ieri, e soprattutto Liberty Media che ha venduto lo show quest'anno come fosse una fiction col colpo di scena quasi dopo i titoli di coda, manco fosse un film della Marvel... Da tutto questo l'unica che ci guadagna è Liberty Media, riuscita attraverso la direzione di gara a portare all'ultima gara e all'ultima curva lo spettacolo televisivo dando penalità all'uno e all'altro facendo in modo di arrivare a pari punti ad Abu Dhabi. Quindi il campione del mondo è Michael Masi. Un saluto a tutta la redazione.

Walter Porta

COL PREMIO A LUI INTITOLATO E NON SOLO...

Onorato Martino Finotto

Sabato 18 dicembre si è svolta a Camporosso (im) la manifestazione "Premio Martino Finotto 2021". Nell'ambito dell'evento vi è stata l'inaugurazione di una strada del Comune di Camporosso, dove Martino Finotto nacque nel 1933 e da dove partì per raggiungere le alte vette dell'imprenditoria che gli consentirono di poter sfogare tutta la sua grande passione per il Motorsport affermandosi su tutti i circuiti d'Italia e del mondo quale talentuoso pilota automobilistico non professionista e rappresentando la massima espressione del "Gentleman driver". La targa della strada è stata scoperta da Melania, Natasha e Michele, figli di Martino, che commossi, dopo la cerimonia hanno voluto donare alla nostra associazione alcuni trofei vinti dal padre nel corso della sua carriera; sarà nostra cura conservarli gelosamente con orgoglio. Alla manifestazione, oltre un fitto numero di appassionati che tra l'altro hanno dato vita ad un apprezzato raduno di auto d'epoca, hanno partecipato Carlo Facetti, compagno di tante imprese non solo sportive e grande amico di Martino, Pietro Silva ed Anneliese Abarth, i quali hanno contribuito validamente alla commemorazione con parole calde e sentite. Alla sera poi, durante la cena organizzata per l'occasione, si sono svolte le premiazioni del "Premio Martino Finotto" giunto alla settima edizione e riproposto dopo la pausa del 2020. Quest'anno i premi sono raddoppiati ed assegnati a due piloti locali; Tino Ontano e Giancarlo Rizzi che nel corso della loro carriera non si sono accontentati di partecipare a competizioni di zona o nazionali ma che si sono cimentati anche in rally tipo il Portogallo o il 1000 Laghi oltre naturalmente il Rally di Sanremo dei tempi d'oro. Il mio personale ringraziamento per aver sostenuto l'idea di questa manifestazione va in primis a tutti i soci dell'associazione che presiedo, all'amministrazione comunale di Camporosso con il Sindaco Davide Gibelli, all'amico Mario Argento per le sue innate doti per le pubbliche relazioni ed a tutti coloro che con la loro partecipazione hanno contribuito alla buona riuscita dell'evento.

Marco Serpolini Amici delle Auto e Moto d'epoca, Camporosso (Imperia)

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8828 del 5/5/2021